

# Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken

**Ds 2022:27**



**Regeringskansliet**  
Justitiedepartementet

SOU och Ds finns på [regeringen.se](http://regeringen.se) under Rättsliga dokument.

*Svara på remiss – hur och varför*  
*Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.*

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser).

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2022

ISBN 978-91-525-0512-0 (tryck)

ISBN 978-91-525-0513-7 (pdf)

ISSN 0284-6012

# Innehåll

<b>Promemorians huvudsakliga innehåll .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Författningsförslag.....</b>	<b>7</b>
1.1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	7
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring .....	18
1.3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672) .....	19
1.4 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043).....	22
1.5 Förslag till förordning om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359) .....	23
<b>2 Ärendet .....</b>	<b>29</b>
<b>3 Nuvarande förhållanden .....</b>	<b>31</b>
3.1 Trafikskadelagen .....	31
3.2 Tidigare direktiv om motorfordonsförsäkring .....	33
<b>4 Direktivet och dess genomförande .....</b>	<b>39</b>
4.1 Direktivets syfte och innehåll .....	39
4.2 Genomförande av direktivet.....	46
<b>5 Fordonsdefinitionen .....</b>	<b>49</b>

<b>6</b>	<b>Försäkringspliktens omfattning.....</b>	<b>69</b>
6.1	Användning av ett fordon.....	69
6.2	Undantag från försäkringsplikt.....	74
<b>7</b>	<b>Undantaget för motortävlingar.....</b>	<b>79</b>
<b>8</b>	<b>Ett nytt insolvensgarantisystem.....</b>	<b>83</b>
8.1	Allmänt om insolvensgaranti.....	83
8.1.1	Nuvarande ordning.....	83
8.1.2	Tidigare förslag.....	85
8.1.3	Direktivet.....	87
8.2	Ett nytt insolvensgarantisystem ska införas.....	88
8.2.1	Insolvensorganet, dess ersättningskyldighet och finansiering.....	88
8.2.2	Insolvensorganets inträde i skadelidandes rätt....	105
8.2.3	Offentliggörande och underrättelseskyldighet ...	110
8.2.4	Överenskommelse mellan insolvensorganen .....	114
<b>9</b>	<b>Intyg om skadehistorik.....</b>	<b>117</b>
<b>10</b>	<b>Försäkring vid export av fordon.....</b>	<b>123</b>
<b>11</b>	<b>Ersättningsbelopp.....</b>	<b>127</b>
<b>12</b>	<b>Försäkringskontroll.....</b>	<b>129</b>
<b>13</b>	<b>Övriga frågor.....</b>	<b>133</b>
13.1	Självrisk.....	133
13.2	Släp.....	134
13.3	Informationscentrum.....	135
13.4	Information till skadelidande.....	138
13.5	Prisjämförelseverktyg.....	139
13.6	Ny försäkring vid återkallat tillstånd.....	139

<b>14</b>	<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>141</b>
<b>15</b>	<b>Konsekvenser av förslagen.....</b>	<b>145</b>
<b>16</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>151</b>
16.1	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).....	151
16.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring .....	164
16.3	Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)....	165
16.4	Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043).....	167
Bilaga 1	2021 års direktiv.....	169
Bilaga 2	2009 års direktiv.....	193



# Promemorians huvudsakliga innehåll

Den 24 november 2021 antogs i EU ett direktiv om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

Det nya direktivet syftar till att ge stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken. En av nyheterna i direktivet är ett krav på att det i varje medlemsstat ska finnas ett organ som kan ersätta en skadelidande vid insolvens hos en försäkringsgivare som meddelar motorfordonsförsäkring (insolvensorgan). Härutöver innehåller direktivet bland annat bestämmelser om kontroll av försäkringsinnehav, nya bestämmelser om försäkring vid export av fordon, mer detaljerade bestämmelser om intyg över skadehistorik och harmoniserade ersättningsnivåer. Dessutom klargörs tillämpningsområdet för direktivet.

I promemorian behandlas genomförandet av ändringsdirektivet. I flera avseenden bedöms de nuvarande svenska reglerna stå i överensstämmelse med direktivet. Vissa förändringar är dock nödvändiga för att säkerställa att svensk rätt lever upp till direktivets krav. Trafikskadelagens tillämpningsområde justeras för att omfatta även vissa typer av långsammare eldrivna motorfordon. Det föreslås vidare nya regler med anledning av direktivets krav på ett nationellt insolvensorgan och dess bestämmelser om intyg om skadehistorik. Dessutom föreslås bland annat att den lägsta tillåtna maximala ersättningsnivån för motortävlingsförsäkringar höjs.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 23 december 2023, med undantag för bland annat de regler som avser det nya insolvensgarantisystemet. De reglerna föreslås i stället träda i kraft den dag regeringen bestämmer.





# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup>  
*dels* att 1, 5, 6, 16, 17 a, 24, 33 och 37 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att det ska införas sex nya paragrafer, 2 a och 16 a–16 e §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordriv*et fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock *ej* på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivet fordon när det *användes* för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 *kg* som är inrättat huvudsakligen som

1 §<sup>2</sup>

Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordrivna* fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock *inte* på

1. *ett* motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. *ett* motordrivet fordon när det *används* för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom *ett* inhägnat tävlingsområde,

3. *ett* motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 *kilogram* som är inrättat huvud-

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1994:43.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:562.

arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

sakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

*Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska alltid anses som ett motordrivet fordon vid tillämpningen av denna lag, om det har*

*1. en nettovikt om högst 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller*

*2. en nettovikt över 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen.*

*Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.*

*Om det till ett motordrivet fordon som omfattas av lagen har kopplats ett fordon av något annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.*

#### *2 a §*

*Ett fordon enligt 1 § andra stycket får brukas i trafik här i landet utan trafikförsäkring, om det är konstruerat för en hastighet om högst 20 kilometer i timmen.*

#### 5 §<sup>3</sup>

Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelse-

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2010:2050.

lagen (2010:2043), *utom i det fall som avses i andra stycket,*

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige, *utom i det fall som avses i andra stycket.*

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige.

Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen eller 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige ska ha en representant här i landet. Representanten ska vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren ska

utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten ska även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

## 6 §

*Återkallar regeringen tillståndet för en försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring, skall den som har tagit trafikförsäkring hos anstalten och som är skyldig att ha sådan försäkring taga ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.*

*Återkallas tillståndet för en försäkringsgivare att meddela trafikförsäkring, ska den som har tecknat trafikförsäkring hos försäkringsgivaren och som är skyldig att ha sådan försäkring teckna ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.*

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

16 §<sup>4</sup>

*Beträffande motordrivet fordon som med stöd av 4 § 2 har undantagits från trafikförsäkringsplikten och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsanstalter, som vid skadetillfället hade tillstånd att meddela trafikförsäkring eller som hade gjort sådan anmälan som avses i 5 § tredje stycket, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits.*

*För fordon som har undantagits från trafikförsäkringsplikten med stöd av 4 § 2 och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsgivare, som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha betalats, om försäkring hade funnits. Detsamma gäller fordon som avses i 2 a §.*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2010:1220.

I fråga om fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsanstalter* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsanstalter* som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *utgått* från trafikförsäkringen för motordrivet fordon vars identitet *ej* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska *därvid avräknas* ett belopp som svarar mot en *tjugondedel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *ske*.

I fråga om *ett* fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de *försäkringsgivare* som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De *försäkringsgivare* som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha *betalats* från trafikförsäkringen för *ett* motordrivet fordon vars identitet *inte* kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp *avräknas* som svarar mot en *tjugondel* av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte *göras*.

#### 16 a §

*Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i ett EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, svarar samtliga för-*

*säkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till skadelidande bosatta här i landet, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.*

*Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 eller 2 omfattas den inte av det solidariska ansvaret.*

*De försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och senast tre månader från det att den skadelidande har godtagit ett motiverat anbud om ersättning.*

*Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land har de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket rätt att kräva ersättning för betalning enligt samma stycke från ett i det EES-landet utsett organ enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen*

enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.

#### 16 b §

Om en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, svarar övriga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för den ersättning som krävs av ett i ett annat EES-land utsett organ enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.

Om inte något annat har avtalats, ska den ersättning som krävs enligt första stycket betalas senast sex månader från det att ett krav har tagits emot från den som har betalat ersättningen.

#### 16 c §

De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b § övertar den skadelidandes fordran hos den försäkringsgivare

som är föremål för likvidationsförfarandet.

#### 16 d §

De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b § inträder i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren, upp till det utbetalade beloppet.

Om ersättning har betalats efter ett krav enligt 16 a § fjärde stycket, inträder det organ som betalat ersättningen i den rätt som tillkommer försäkringsgivarna enligt första stycket.

#### 16 e §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheterna för de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna i 16 a och 16 b §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undermåttsskyldighet med anledning av förfarandena i 16 a och 16 b §§.

#### 17 a §<sup>5</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2007:333.



skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning *och*

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall.

skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning,

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall, *och*

3. för försäkringsgivaren att offentliggöra information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.

#### 24 §<sup>6</sup>

I fall som avses i 16 § fördelas försäkringsanstalternas inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår.

Trafikskadeersättning som har *utgetts* enligt 16 § andra stycket får *intill* en tiondedel av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *åter* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *dock ej* krävas

I fall som avses i 16–16 b §§ fördelas försäkringsgivarnas inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. *I fall som avses i 16 a och 16 b §§ ska för försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 även de premier för direkt tecknade obligatoriska ansvarsförsäkringar för motorfordon som härrör från verksamheten i ett annat land inom EES beaktas vid fördelningen av ersättningsansvaret.*

Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till* en tiondel av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte*

<sup>6</sup> Senast lydelse 2010:1220.

*åter*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av annan och antingen *ej* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

*Har* trafikskadeersättning utgetts enligt 16 § tredje stycket och *blir* fordonet *sedermå* känt, får ersättningen krävas *åter* från den *försäkringsanstalt* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

krävas *tillbaka*, om fordonet vid skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

*Om* trafikskadeersättning *har* betalats enligt 16 § tredje stycket och fordonet *därefter* *blir* känt, får ersättningen krävas *tillbaka* från den *försäkringsgivare* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

### 33 §<sup>7</sup>

I fall som avses i 16 § företräds *försäkringsanstalterna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av *utgiven* sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *anstalterna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 §. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av *anstalterna* att företråda de övriga.

I fall som avses i 16–16 b §§ företräds *försäkringsgivarna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *försäkringsgivarna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 §. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av *försäkringsgivarna* att företråda de övriga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

### 37 §<sup>8</sup>

*Förare* av moped och förare av motorredskap som, utan att *vara* registrerat i vägtrafikregistret, omfattas av denna lag ska under färd här i landet ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat

*En förare* av moped och *en* förare av motorredskap som, utan att *mopeden* eller *motorredskapet* är registrerat i vägtrafikregistret, omfattas av denna lag ska under färd här i landet ha med sig bevis

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2002:343.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2014:609.

och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna *ger vid handen* att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman. *Detsamma gäller en förare av ett annat trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering.*

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna *visar* att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer i fråga om 16 a–16 e, 24 och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. De nya 16 a–16 d §§ och de nya bestämmelserna i 24 och 33 §§ gäller endast i likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet.

3. De nya 16 a–16 d §§ och de nya bestämmelserna i 24 och 33 §§ tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

Från motortävlingsförsäkring *utgår* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *femtio* miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader *oräknade*. *Förslår* beloppet *ej* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *utgår* i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som *ej* kan *beredas* full gottgörelse *nedsetts* med samma kvotdel för var och en. *Kan* efter inträffat skadefall befaras att sådan nedsättning blir nödvändig, *kan* regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer *förordna* att ersättning tills vidare *skall utgå* endast med viss kvotdel.

Från motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst *100* miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. *Om* beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. Ersättningarna till dem som *inte* kan *ges* full gottgörelse *sätts ned* med samma kvotdel för var och en. *Om det* efter *ett* inträffat skadefall *kan* befaras att *en* sådan nedsättning blir nödvändig, *får* regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer *besluta* att ersättning tills vidare *ska betalas* endast med viss kvotdel.

---

Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

### 1.3 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 13 § och 9 kap. 5 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 7 kap. 13 §<sup>1</sup>

Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan väntas i konkursen.

Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.

I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.

Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före bouppteckningssammanträdet.

Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsför-

Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsför-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2021:538.

teckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om försäkringstagarna och deras fordringar.

teckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om försäkringstagarna och deras fordringar. *Sådana uppgifter, samt uppgifter om andra ersättningsberättigade och om deras fordringar, ska även lämnas vid konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410).*

## 9 kap.

### 5 §<sup>2</sup>

En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Detsamma gäller beträffande värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. En försäkringstagare behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om uppgift om fordran lämnats enligt det angivna lagrummet.

*Försäkringstagare och andra ersättningsberättigade behöver inte bevaka sina fordringar i en konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första*

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2021:538.

*stycket                      trafikskadelagen  
(1975:1410), om uppgift om  
fordran har lämnats enligt 7 kap.  
13 § femte stycket.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

## 1.4 Förslag till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 75 § försäkringsrörelselagen (2010:2043) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 12 kap.

#### 75 §<sup>1</sup>

I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 13, 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.

---

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

2. Bestämmelsen i sin äldre lydelse gäller fortfarande för likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2019:766.



## 1.5 Förslag till förordning om ändring i trafikförsäkringsförordningen (1976:359)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförsäkringsförordningen (1976:359)

*dels* att 2 och 15 b §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas fyra nya paragrafer, 22–25 §§, och närmast före 22 § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>  
*Premie* för trafikförsäkring får *ej* bestämmas till högre belopp än som med *erforderlig* säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader.

Anskaffningskostnader som *föranleds av* konkurrensskäl får *ej* belasta trafikförsäkringsrörelsen.

*En premie* för trafikförsäkring får *inte* bestämmas till *ett* högre belopp än som med *tillräcklig* säkerhet kan anses svara mot den risk försäkringen är avsedd att täcka med tillägg för nödvändiga omkostnader.

Anskaffningskostnader som *beror på* konkurrensskäl får *inte* belasta trafikförsäkringsrörelsen.

*Försäkringsgivare ska offentliggöra allmän och översiktlig information om hur sådana intyg som avses i 15 b §, eller motsvarande intyg utfärdade av en försäkringsgivare i ett annat EES-land, används när premier för trafikförsäkring bestäms.*

15 b §<sup>2</sup>  
Försäkringsgivaren *skall* på försäkringstagarens begäran lämna ett intyg om trafikskadersättning som har betalats ut

Försäkringsgivaren *ska* på försäkringstagarens begäran lämna ett intyg om trafikskadersättning som har betalats ut

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1995:791.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2007:338.

under de senaste fem åren av försäkringstiden och som *har lett till en höjning av årspremien för trafikförsäkringen*. Om någon sådan ersättning inte har betalats ut, *skall* intyget innehålla uppgift om det. Intyget *skall* lämnas senast 15 dagar från det att det begärdes.

under de senaste fem åren av försäkringstiden och som *avser ersättningsanspråk från någon annan än försäkringstagaren*. Om någon sådan ersättning inte har betalats ut, *ska* intyget innehålla uppgift om det. Intyget *ska* lämnas senast 15 dagar från det att det begärdes. *Med trafikskadeersättning enligt första meningen likställs ersättning som betalats enligt 22 § trafikskadelagen (1975:1410).*

*Ett formulär för de intyg som avses i första stycket ska tillhandahållas av Finansinspektionen. Formuläret ska ha den utformning som framgår av den mall som antagits av Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 16 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.*

### *Insolvens hos försäkringsgivare*

#### *22 §*

*Om en svensk domstol eller annan myndighet beslutar om konkurs eller tvångslikvidation för en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 trafikskadelagen*

(1975:1410), ska Trafikförsäkringsföreningen genast underrättas om beslutet.

Trafikförsäkringsföreningen ska skicka en underrättelse om ett sådant beslut som avses i första stycket till

1. de organ som utsetts enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i de andra EES-länderna, och

2. de skadeersättningsorgan som utsetts enligt artikel 24 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i de andra EES-länderna.

## 23 §

Om Trafikförsäkringsföreningen har tagit emot ett anspråk på ersättning enligt 16 a § trafikskadelagen ska föreningen underrätta

1. den försäkringsgivare som är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, eller en sådan försäkringsgivarers rekonstruktör eller förvaltare,

2. det organ som utsetts enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv

2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i det EES-land där försäkringsgivaren som är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens har sitt huvudkontor, och

3. det skadeersättningsorgan som utsetts enligt artikel 24 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i det EES-land där den skadelidande är bosatt.

#### 24 §

En försäkringsgivare som är föremål för konkurs eller tvångslikvidation, eller en sådan försäkringsgivares konkursförvaltare eller likvidator, ska underrätta Trafikförsäkringsföreningen om ett anspråk bestrids eller ersättning betalas ut i fråga om ett anspråk på ersättning enligt 16 a § trafikskadelagen som även har tagits emot av Trafikförsäkringsföreningen.

#### 25 §

Trafikförsäkringsföreningen ska lämna ett motiverat besked om ersättning till den skadelidande inom tre månader från det att han eller hon anmält ett anspråk på

*ersättning enligt 16 a § trafikskadelagen (1975:1410) till föreningen. Med motiverat besked om ersättning avses*

*1. ett motiverat anbud om ersättning, om föreningen godtar ersättningsanspråket och skadeersättningen helt eller delvis har beräknats, eller*

*2. ett motiverat svar på det som har anförts av den skadelidande, om föreningen motsätter sig ersättningsanspråket eller skadan inte har beräknats.*

- 
1. Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
  2. De nya 22–25 §§ gäller endast i likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet.



## 2 Ärendet

Europaparlamentet och rådet antog den 24 november 2021 direktiv (EU) 2021/2118 om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (2021 års direktiv). Åtgärder för att införliva direktivet ska i huvudsak vara genomförda senast den 23 december 2023. Direktivet finns som *bilaga 1*.

Direktivet utgör en revidering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (2009 års direktiv). Detta direktiv finns som *bilaga 2*.

Under förhandlingsarbetet har synpunkter på Europeiska kommissionens förslag till reviderat direktiv inhämtats från berörda myndigheter och organisationer.

I promemorian lämnas förslag till hur 2021 års direktiv bör genomföras i svensk rätt. Det lämnas också förslag till vissa mindre ändringar i trafikskadelagen (1975:1410) och konkurslagen (1987:672) som inte är en följd av direktivet.





## 3 Nuvarande förhållanden

### 3.1 Trafikskadelagen

#### *Obligatorisk trafikförsäkring*

För att åstadkomma ett effektivt skydd för skadelidande är trafikförsäkring obligatorisk för i stort sett alla motordrivna fordon i Sverige. Trafikförsäkring ska finnas för motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet (se 2 § första stycket trafikskadelagen). Försäkringsplikten fullgörs av fordonets ägare (se 2 § andra stycket trafikskadelagen). Staten är inte skyldig att ha trafikförsäkring för sina fordon och betalar i stället ersättning vid skador.

Reglerna om trafikförsäkring garanterar att ersättning betalas även om ett försäkringspliktigt fordon saknar trafikförsäkring. Det samma gäller om det inte går att fastställa identiteten på det fordon som har orsakat skadan. I sådana fall svarar samtliga försäkringsgivare som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring solidariskt för ersättningen genom Trafikförsäkringsföreningen (se 16 § trafikskadelagen).

#### *Vem får meddela trafikförsäkring?*

Trafikförsäkring får meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt försäkringsrörelselagen (2010:2043). För utländska försäkringsgivare finns särskilda bestämmelser i lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Ett företag som har sitt säte i ett annat land inom EES och som där har tillstånd att driva försäkringsrörelse kan driva verksamhet här i landet antingen genom en

sekundäretablering eller genom gränsöverskridande verksamhet. Vid gränsöverskridande verksamhet ska det utländska företaget ha en representant i Sverige. Representanten ska vara bosatt här eller vara en svensk juridisk person. Företaget ska utfärda en fullmakt för representanten att företräda företaget och att tala och svara för företaget angående försäkringsfall. Representanten ska även ha behörighet att företräda företaget vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Ett företag med säte utanför EES har möjlighet att driva försäkringsverksamhet i Sverige genom en generalagentur eller en filial här i landet. För att få göra det krävs tillstånd enligt lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige (se 5 § trafikskadelagen).

#### *Vilka skador täcks?*

Trafikförsäkringen täcker skador som uppstår i följd av trafik. Vid personskada ersätts dels föraren och andra som skadas i fordonet, dels personer som skadas utanför fordonet, till exempel cyklister och fotgängare. Ersättning utgår oberoende av vållande. Vid sakskada ersätts bara skador som drabbar annan än fordonsägaren, dock med vissa undantag (se 10 och 11 §§ trafikskadelagen).

Trafikskadeersättning beräknas efter samma grunder som skadestånd (se 9 § trafikskadelagen). Det innebär att skadan ska täckas fullt ut och att ersättning ska ges inte bara för ekonomisk skada utan även för ideell skada. Ersättning som har betalats från annat håll ska i vissa fall räknas av från trafikskadeersättningen. Avräkning sker efter samma principer som när det gäller skadestånd, dvs. för bland annat sjukpenning och annan ersättning från socialförsäkringen.

#### *Internationella förhållanden*

Trafikförsäkringen täcker skador som uppkommer i följd av trafik här i landet. Vidare täcks skador som i följd av trafik utomlands, med ett här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon, tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige (se 8 § trafikskadelagen). Särskilda bestämmelser finns för skador som uppkommer i andra EES-länder. Trafikförsäkringen

täcker ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit ska omfattas av en obligatorisk motorfordonsförsäkring (se 38 § trafikskadelagen).

En försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige ska utse en skaderegleringsrepresentant i varje annat land inom EES. Den som inte är bosatt i Sverige och som drabbas av en skada som orsakas av ett fordon med svensk trafikförsäkring ska från hemlandet kunna begära ersättning genom försäkringsgivarens representant i det landet (se 27 § trafikskadelagen). Motsvarande ordning gäller för den som är bosatt i Sverige och som råkar ut för en trafikskada i ett annat EES-land. Ersättning ska då kunna begäras genom den utländska försäkringsgivarens representant i Sverige. Om företaget inte inom viss tid lämnar ett motiverat besked om ersättning, kan den skadelidande i stället få skadan ersatt av Trafikförsäkringsföreningen (se 28 § trafikskadelagen).

Genom det så kallade Gröna Kort-samarbetet gäller ett liknande system även i förhållande till andra länder, även om det inte direkt framgår av trafikskadelagen. Genom samarbetet åtar sig försäkringsgivarna att ersätta skador som uppkommer i andra länder som omfattas av samarbetet. Det gröna kortet är ett bevis på att fordonet har en trafikförsäkring som täcker sådana skador, varför fordonet kan användas i trafik i det andra landet utan att någon försäkring tecknas där.

## 3.2 Tidigare direktiv om motorfordonsförsäkring

### *Det första direktivet*

Det första direktivet om motorfordonsförsäkring är från 1972 (rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet). Enligt direktivet skulle varje medlemsstat vidta de åtgärder som var nödvändiga för att alla fordon som normalt hörde hemma inom landet skulle omfattas av en trafikförsäkring. Försäkringen skulle även täcka skador som orsakats i andra medlemsstater. Ett särskilt organ i varje medlemsstat skulle garantera att det skedde skadereglering avseende olyckshändelser

inom dess territorium orsakade av fordon som var normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium. Direktivet medförde ändringar i bland annat 38 § trafikskadelagen (se prop. 1992/93:8 om den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m., bet. 1992/93:LU7).

#### *Det andra direktivet*

I det andra direktivet (rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon) föreskrevs att den försäkring som avses i det första direktivet skulle omfatta både person- och sakskada och täcka vissa angivna ersättningsbelopp. Varje land skulle inrätta ett organ med uppgift att ersätta skador som orsakats av oidentifierade eller oförsäkrade fordon. Direktivet krävde inga lagändringar. Enligt svensk rätt utgick trafikskadeersättning redan för person- och sakskada med belopp som täckte vad som föreskrevs i direktivet. Genom Trafikförsäkringsföreningen och dess verksamhet ansågs det finnas ett organ med sådana uppgifter som direktivet förutsatte (se prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7).

#### *Det tredje direktivet*

Enligt det tredje direktivet (rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon) skulle medlemsstaterna se till att en enda premie täckte hela gemenskapens territorium. Premien skulle tillförsäkra det skydd som krävdes i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävdes enligt lagen i den stat där fordonet var normalt hemmahörande om detta var högre. Direktivet genomfördes genom ändringar i det som nu är 14 och 38 §§ trafikskadelagen (se prop. 1992/93:8, bet. 1992/93:LU7).

### *Det fjärde direktivet*

Syftet med det fjärde direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG) var att stärka skyddet för den som råkade ut för en trafikskada i ett annat land än där den skadelidande var bosatt. Direktivet skulle göra det enklare att begära och få ersättning från en trafikförsäkring.

Enligt direktivet skulle alla företag som meddelade trafikförsäkring utse skaderegleringsrepresentanter i övriga EES-länder. Representanten skulle ha rätt att på företagets vägnar reglera sådana anspråk som omfattades av direktivet. Från särskilda informationscentrum i varje medlemsland skulle en skadelidande få den information som behövdes för att skaderegleringen skulle kunna påbörjas, bland annat om vem som hade meddelat trafikförsäkring för ett visst fordon och vem som var företagets skaderegleringsrepresentant. I direktivet fanns också bestämmelser om att varje medlemsstat skulle inrätta ett organ (skadeersättningsorgan) som kunde träda in och ansvara för skaderegleringen om det inte utsetts någon skaderegleringsrepresentant eller om försäkringsgivaren inte svarade på ett framställt krav.

Direktivet genomfördes i bland annat 27–29 §§ trafikskadelagen samt 17 och 18 §§ trafikförsäkringsförordningen (1976:359) (se prop. 2001/02:133 Ersättning för trafikskador utomlands, bet. 2001/02:LU31).

### *Det femte direktivet*

Det femte direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon) behandlade ett flertal frågor. Bland annat hade det redan enligt tidigare direktiv stått klart att ett fordon skulle anses hemmahörande i den stat med vars registreringsskylt fordonet var försett. I det femte direktivet förtydligades att detta gällde oavsett om registreringsskylten var permanent eller tillfällig. Det klargjordes även vilket lands garantifond som slutligt skulle stå

kostnaden för skador som orsakats av fordon som saknade registreringsskylt eller där skylten inte längre motsvarade fordonet.

Kontroller av försäkringsinnehav hade tidigare ansetts utgöra ett hinder mot den fria rörligheten inom EU. I det femte direktivet förtydligades emellertid att medlemsstaterna hade möjlighet att utföra kontroller av försäkringar om de inte var systematiska, under förutsättning att de genomfördes på ett sätt som inte var diskriminerande och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftade till försäkringskontroll.

Kravet på trafikförsäkring enligt det första direktivet var inte undantagslöst. Undantag fick bland annat göras för vissa fysiska eller juridiska personer eller för vissa slags fordon. I det femte direktivet ändrades denna reglering i vissa avseenden. Sådana fordon som undantogs från försäkringsplikten skulle behandlas som oförsäkrade, vilket bland annat innebar att garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade skulle ersätta skadan.

Genom direktivet höjdes även de belopp som en trafikförsäkring minst måste omfatta. Medlemsstaterna gavs emellertid möjlighet att tillämpa en övergångsperiod för att nå upp till de nya nivåerna. Dessutom skulle ersättningsbeloppen ses över vart femte år.

Vidare infördes i direktivet en rätt för försäkringstagare att av försäkringsgivaren begära ett intyg om ersättningskrav som framställts eller om frånvaron av sådana krav. Bestämmelsen syftade till att underlätta byte av försäkringsgivare. I det femte direktivet fanns även bestämmelser om rätten till ett motiverat besked om ersättning och om utvidgade skyldigheter för så kallade informationscentrum (som behandlades i det fjärde direktivet) att lämna information även i rent nationella fall.

Direktivet genomfördes i 5 och 17 a §§ trafikskadelagen samt genom ändringar bland annat i dåvarande försäkringsrörelselagen (1982:713) och lagen (1993:645) om tillämplig lag för vissa försäkringsavtal (se prop. 2006/07:50 Vissa frågor om trafikförsäkring och rättsskydds-försäkring, bet. 2006/07:CU25).

### *2009 års direktiv*

År 2009 konstaterades att de ovan redovisade direktiven hade ändrats flera gånger på väsentliga punkter. Det beslutades därför ett

konsoliderat direktiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet [kodifierad version]). Samtidigt beslutades att de tidigare direktiven skulle upphöra att gälla. 2021 års direktiv innebär således ändringar i 2009 års direktiv.





## 4 Direktivet och dess genomförande

### 4.1 Direktivets syfte och innehåll

#### *Allmänt om direktivet*

Den 24 maj 2018 presenterade kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (COM (2018) 336 final av den 24 maj 2018). Kommissionen hade efter en utvärdering av 2009 års direktiv funnit att direktivet på det hela taget fungerade väl och att det i de flesta avseenden inte fanns något behov av ändringar. Fyra områden identifierades dock där ändringar bedömdes vara lämpliga, nämligen ersättning till skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens, ett minsta obligatoriskt belopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt försäkringsgivares användning av intyg om skadehistorik. Kommissionen föreslog även vissa förtydliganden beträffande direktivets tillämpningsområde.

Förslaget har förhandlats i rådet i arbetsgruppen för finansiella tjänster. Under förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet tillkom frågor utöver de som omfattades av kommissionens förslag. Bland annat tillkom frågor om i vilket land fordon som ska exporteras ska vara försäkrade, vad som ska gälla vid olyckor med fordon som drar släp och möjligheten att certifiera prisjämförelseverktyg. Dessa frågor kom sedermera att omfattas av det slutliga direktivet. Den 24 november 2021 antogs direktivet av Europaparlamentet och rådet. 2021 års direktiv syftar sammantaget till att åstadkomma ett bättre skydd för skadelidande vid trafikolyckor och

förbättra försäkringstagares rättigheter. När det i denna promemoria hänvisas till direktivet avses 2009 års direktiv, i lydelsen enligt 2021 års direktiv.

Enligt artikel 28.1 i 2009 års direktiv får medlemsstaterna, i enlighet med fördraget, behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande parten än de bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet. Direktivets karaktär av minimidirektiv är inget som förändrats i och med det nya direktivet. Tvärtom har det genom införandet av ett nytt stycke i artikel 28.1 klargjorts att medlemsstaterna får kräva försäkring även för motordrivna fordon som används på land och som inte definieras som fordon enligt direktivet. Det är alltså även fortsättningsvis möjligt att i svensk rätt ha bestämmelser som ger de skadelidande ett starkare skydd.

De tidigare direktiven omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet). Det innebär att direktiven även gäller i förhållande till länderna som är medlemmar i EES, för närvarande Norge, Island och Liechtenstein. Även det nu antagna direktivet bör komma att införlivas i EES-avtalet. I denna promemoria föreslås därför att direktivet ska genomföras även i förhållande till EES-länderna.

### *Direktivets tillämpningsområde*

Sedan 2009 års direktiv trädde i kraft har många nya typer av motordrivna fordon kommit ut på marknaden. Vissa drivs av en helt elektrisk motor, medan andra förs fram med en elektrisk motor som hjälp. I skälen till 2021 års direktiv anges att dessa fordon bör beaktas när uttrycket fordon definieras. I direktivet har det bland annat mot denna bakgrund gjorts vissa förtydliganden av vad som är ett fordon enligt direktivet. Jämfört med motsvarande definition i 2009 års direktiv har det klargjorts att till exempel el-cyklar som inte uteslutande drivs med hjälp av motorkraft inte omfattas av direktivets försäkringskrav. Inte heller rullstolar omfattas av direktivets fordondefinition. Det har också införts vissa kriterier om vikt och hastighet för att ett fordon ska vara ett fordon enligt direktivet.

Genom ett antal domar från EU-domstolen har tillämpningsområdet för 2009 års direktiv klargjorts, särskilt i fråga om vilken typ av användning av motordrivna fordon som omfattas av försäkringsplikten.<sup>14</sup> Direktivet innebär i stor utsträckning att de förtydliganden som EU-domstolen har gjort i denna fråga kodifieras.

I artikel 1.1a föreskrivs nu att användning av ett fordon innebär all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.

Även om det inte uttryckligen framgår av artikel 3 i den svenska översättningen av direktivet är det, i enlighet med EU-domstolens praxis, användning av fordon som är normalt hemmahörande inom medlemsstatens territorium som ska omfattas av den obligatoriska ansvarsförsäkringen.

### *Vissa undantag i direktivet*

Det följer av definitionerna av fordon och användning av fordon att direktivet har ett brett tillämpningsområde. För att möjliggöra en mer flexibel tillämpning har det därför införts vissa nya undantagsmöjligheter.

För det första har det i artikel 3 klargjorts att direktivet under vissa förutsättningar inte är tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport om det finns någon annan försäkringsordning som täcker skador på tredje man.

Vidare klargörs det i artikel 5 i direktivet att medlemsstaterna får undanta sådana fordon som formellt har tagits ur trafik (till exempel genom att ställas av) och inte får användas från kravet på försäkring. Även sådana fordon som enligt nationell rätt enbart används på områden med begränsat tillträde eller sådana fordon som inte får framföras i trafik på väg får undantas. En förutsättning för ett undantag är dock att garantifonden i stället ersätter skador som ett sådant fordon orsakar.

---

<sup>14</sup> EU-domstolens dom den 4 september 2014 i mål C-162/13, Vnuk, EU:C:2014:2146, EU-domstolens dom den 28 november 2017 i mål C-514/16, Rodrigues de Andrade, EU:C:2017:908 och EU-domstolens dom den 20 december 2017 i mål C-334/16, Torreiro, EU:C:2017:1007.

### *Insolvensgaranti*

EU-domstolen klargjorde 2013 att det inte finns någon skyldighet för medlemsstaterna att inrätta ett organ som garanterar ersättning åt skadelidande vid trafikolyckor för det fall att en försäkringsgivare har blivit insolvent.<sup>15</sup> Detta ändras i och med det nya direktivet. I artiklarna 10a och 25a införs en skyldighet för medlemsstaterna att se till att det finns ett organ som betalar ersättning till skadelidande, om den försäkringsgivare som normalt skulle ha betalat ersättningen försätts i konkurs eller annars är föremål för ett likvidationsförfarande enligt en definition i det s.k. Solvens II-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet). Den skadelidande ska kunna vända sig till organet i det land där han eller hon är bosatt. Om försäkringsgivaren som normalt skulle ha betalat ersättningen är från ett annat EES-land, ska organet kunna återkräva ersättningen från motsvarande organ i det andra landet. Det finns även bestämmelser om hur organen ska svara på krav från skadelidande, underrätta varandra och få rätt att träda in i skadelidandes rätt till skadestånd. Organen i de olika länderna ska enligt direktivet sträva efter att ingå en överenskommelse om organens uppgifter och skyldigheter och om ersättningsförfarandena enligt insolvensgarantisystemet.

### *Intyg om skadehistorik*

Sedan tidigare gäller att en försäkringsgivare på försäkringstagarens begäran ska utfärda ett intyg om vilka krav från tredje man som har framställts mot försäkringen (se artikel 16 i 2009 års direktiv). Genom 2021 års direktiv införs ett harmoniserat format för dessa intyg som en försäkringsgivare ska använda. Kommissionen ska nämligen senast den 23 juli 2023 anta genomförandeakter som i en mall specificerar form och innehåll för intygen. Vidare uppställs krav på försäkringsgivare som beaktar intyg om skadehistorik att behandla försäkringstagare och intygen på ett icke-diskriminerande sätt, till exempel vid premiesättning. Slutligen innebär det nya direktivet att en försäkringsgivare måste offentliggöra övergripande

---

<sup>15</sup> EU-domstolens dom den 11 juli 2013 i mål C-409/11, Csonka m.fl., EU:C:2013:512.

information om sin policy i fråga om hur intyg om skadehistorik beaktas vid premiesättningen.

### *Försäkring vid export av fordon*

Huvudregeln är att fordon ska vara försäkrade i det land där de är registrerade. I syfte att underlätta import av fordon mellan EU:s medlemsstater ska dock ett fordon som avsänds från en medlemsstat till en annan vara försäkrat i införselmedlemsstaten under en period av 30 dagar från det att köparen mottog fordonet, trots att fordonet inte är registrerat där (se artikel 15 i 2009 års direktiv). Det nya direktivet innebär att denna regel kompletteras med en regel som ger den som ansvarar för att teckna försäkring för ett sådant fordon en möjlighet att välja att i stället teckna försäkringen i registreringslandet.

### *Ersättningsbelopp*

Direktivet har sedan länge uppställt miniminivåer beträffande den ersättning som ska kunna utgå ur försäkringen. Dessa miniminivåer skiljer sig dock åt mellan medlemsstaterna, bland annat på grund av att vissa medlemsstater tillämpar övergångsperioder för att anpassa sig till ersättningsnivåerna. Det nya direktivet innebär att det införs harmoniserade lägsta försäkringsskyddsnivåer och en ny modell för hur dessa ska omräknas vart femte år. Ersättningsbeloppen uppgår enligt artikel 9 till 6,45 miljoner euro för personskador och 1,3 miljoner euro för saksador.

### *Kontroll av försäkringar*

Enligt 2009 års direktiv får medlemsstaterna inte genomföra systematiska kontroller av innehav av försäkring. Skälet för detta är bland annat att sådana kontroller skulle hindra den fria rörligheten inom EU. Numera är det emellertid möjligt att genomföra sådana kontroller utan att behöva stoppa ett fordon, till exempel genom automatisk avläsning av registreringsskyltar och avstämning mot ett försäkringsregister. Mot den bakgrunden ges det i artikel 4.1 i

direktivet under vissa förutsättningar möjlighet att utföra sådana kontroller av försäkring, förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen.

### *Olyckor med släp*

Genom 2021 års direktiv införs en ny regel om skydd av skadelidande vid olyckor med släp som dras av ett fordon (se artikel 15a i direktivet). Regeln innebär att den som skadas i en olycka som orsakats av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, där släpet har separat ansvarsförsäkring, under vissa förutsättningar ska kunna framställa sitt ersättningsanspråk direkt till den försäkringsgivare som har försäkrat släpet. Vidare ska, i händelse av en sådan olycka, släpets försäkringsgivare under vissa förutsättningar underrätta den skadelidande om identiteten på dragfordonets försäkringsgivare eller, om släpets försäkringsgivare inte kan identifiera dragfordonets försäkringsgivare, reglerna om skador orsakade av oidentifierade fordon.

### *Informationscentrum*

I syfte att ge skadelidande möjlighet att begära ersättning ska medlemsstaterna inrätta eller godkänna ett informationscentrum som ska vara ansvarigt för vissa uppgifter, bland annat att föra ett register över till exempel registreringsnummer för motorfordon som är normalt hemmahörande inom statens territorium (se artikel 23 i 2009 års direktiv). Det nya direktivet innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsgivare eller andra enheter är skyldiga att till informationscentrumet lämna den information som centrumet ska föra register över och att informera centrumet när en försäkring förfaller eller på annat sätt inte längre täcker ett fordon med registreringsnummer. Genom det nya direktivet ändras artikeln om informationscentrum även på så sätt att den behandling av

personuppgifter som följer av artikeln ska göras i enlighet med EU:s dataskyddsförordning<sup>16</sup>.

### *Information till skadelidande*

Enligt det nya direktivet ska medlemsstater som inrättar eller auktoriserar olika ersättningsorgan enligt artiklarna 10a.1 och 25a.1 (insolvensorgan), 10.1 (ersättningsansvariga organ för skador orsakade av oidentifierade och oförsäkrade fordon) och 24.1 (skadeersättningsorgan för förluster och skador orsakade av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad) säkerställa att skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att framställa ersättningsanspråk.

### *Prisjämförelseverktyg*

I artikel 16a i direktivet ges medlemsstaterna en möjlighet att välja att certifiera verktyg som gör det möjligt för konsumenter att kostnadsfritt jämföra priser, taxor och täckning mellan de som tillhandahåller obligatorisk försäkring. För det fall medlemsstaterna väljer att införa en möjlighet att certifiera sådana verktyg ställer direktivet upp krav som ska vara uppfyllda för att certifiering ska kunna erhållas.

### *Delegerade akter*

Enligt artikel 28b i direktivet ges kommissionen rätt att anta delegerade akter i fråga om översynen av minimibeloppen (artikel 9.2 i direktivet). Kommissionen ges också rätt att anta delegerade akter ifall de organ som medlemsstaterna ska inrätta med anledning av insolvensgarantin inte ingår någon överenskommelse med varandra (artiklarna 10a.13 och 25a.13 i direktivet). I artikel 28b anges också hur kommissionen ska utöva denna delegation.

---

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

### *Införlivande och utvärdering*

I artikel 2 i 2021 års direktiv anges att medlemsstaterna senast den 23 december 2023 ska anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. Medlemsstaterna ska genast underrätta kommissionen om detta och till den överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av direktivet.

Vidare anges att de nya bestämmelserna ska tillämpas från och med den 23 december 2023. I fråga om att förhandla och ingå en överenskommelse för insolvensorganets räkning ska nödvändiga bestämmelser antas senast den 23 juni 2023. Enligt artikel 30 i direktivet ska bestämmelser om insolvensgarantin tillämpas från det datum som gäller för överenskommelsen eller från dagen för tillämpningen av kommissionens delegerade akt, dock inte före den 23 december 2023. Enligt artikel 30 ska vidare de nya bestämmelserna om intyg om skadehistorik tillämpas från tillämpningsdatumet för kommissionens genomförandeakt, dock tidigast från och med den 23 april 2024.

I artikel 28c i direktivet finns bestämmelser om kommissionens skyldighet att utvärdera tillämpningen av de nya bestämmelserna som införs genom direktivet.

## 4.2 Genomförande av direktivet

**Förslag:** Direktivet ska huvudsakligen genomföras genom ändringar i trafikskadelagen och trafikförsäkringsförordningen.

**Skälen för förslaget:** Ett EU-direktiv är bindande för medlemsstaterna när det gäller det resultat som ska uppnås, men överlåter åt medlemsstaterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet (artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Det innebär att en medlemsstat vid genomförandet av ett direktiv inte behöver använda sig av samma terminologi och systematik som direktivet. Genomförandet måste dock innebära att det avsedda resultatet uppnås. Medlemsstaterna ska också verka för en enhetlig tolkning och tillämpning av EU-rätten. Särskilt viktigt är



detta när det gäller direktiv som, i likhet med det förevarande, bland annat syftar till att stärka den fria rörligheten för personer och varor i syfte att genomföra den inre marknaden.<sup>17</sup>

Samtidigt är det viktigt att framhålla att såväl det nuvarande som tidigare motorfordonsförsäkringsdirektiv är minimidirektiv. De hindrar alltså inte medlemsstaterna från att behålla eller införa striktare bestämmelser för att skydda skadelidande. I Sverige har vi en lång tradition av en väl utbyggd trafikförsäkring som i många avseenden ger ett bättre skydd än vad som krävs enligt EU-rätten. Vid genomförandet av direktivet i svensk rätt är det viktigt att säkerställa att skyddet som i dag ges till dem som skadas i trafiken inte sänks.

Ett EU-direktiv måste alltså överföras till nationell rätt. Införlivandet av ett direktiv kräver emellertid inte nödvändigtvis att bestämmelserna i direktivet återges i uttryckliga och specifika författningsbestämmelser. Det avgörande är att det i nationell rätt läggs fast en rättslig ram som garanterar att direktivet tillämpas fullt ut på ett tillräckligt klart och precist sätt. Enskilda ska ha möjlighet att identifiera sina rättigheter enligt direktivet och göra dem gällande. Finns det nationella regler som redan uppfyller direktivets målsättning behövs inga särskilda åtgärder.

Regleringen om rätten till ersättning för den som skadas i trafiken finns i allt väsentligt i trafikskadelagen och trafikförsäkringsförordningen. I allmänhet är det en fördel om det är möjligt att genomföra EU-direktiv i författningar som redan innehåller bestämmelser på det aktuella området. Tillämparna kan då lättare få en överblick över rättsordningen. För huvuddelen av de nya bestämmelserna som föreslås för att genomföra direktivet i svensk rätt är de angivna författningarna också den naturliga placeringen. En utgångspunkt i valet mellan i vilken av dessa författningar som en reglering bör placeras, är att bestämmelser inte ska placeras i en normhierarkiskt högre författning än vad som är nödvändigt, om det inte finns särskilda skäl för det. Det innebär att om en bestämmelse kan placeras i förordning, ska den som utgångspunkt placeras där och inte i lag.

Även om direktivet enligt vad som anges ovan i allt väsentligt föranleder ändringar i trafikskadelagstiftningen, så medför de nya bestämmelserna också behov av ändringar i annan lagstiftning. Det

<sup>17</sup> EU-domstolens dom den 4 september 2014 i mål C-162/13, Vnuk, EU:C:2014:2146, p. 49.

handlar exempelvis om ändringar i konkurslagen och lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring.

## 5 Fordonsdefinitionen

**Förslag:** Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska alltid anses som ett motordrivet fordon vid tillämpningen av denna lag om det har antingen en nettovikt om högst 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller en nettovikt över 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen. Ersättning för skador som orsakas av sådana fordon, vars konstruktionshastighet inte överstiger 20 kilometer i timmen, ska solidariskt betalas av de försäkringsgivare som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring.

Förare av ett trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering ska vid färd ha med sig försäkringsbevis.

### Skälen för förslaget

#### *Försäkringspliktiga motordrivna fordon enligt svensk rätt*

I svensk rätt krävs trafikförsäkring för motordrivna fordon (se 2 § första stycket trafikskadelagen). I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges betydelsen av olika beteckningar, exempelvis vad som är ett motordrivet fordon. Definitionerna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa (se 1 § lagen om vägtrafikdefinitioner).

I trafikskadelagen finns inte någon hänvisning till lagen om vägtrafikdefinitioner. I den lagrådsremiss som låg till grund för trafikskadelagen föreslogs en hänvisning till fordonskungörelsen (1972:595). Lagrådet ansåg dock att trafikskadelagen borde omfattas av det obligatoriska lagområdet där det inte är tillåtet att delegera

rätten att meddela föreskrifter till regeringen och att tillämpningsområdet därför skulle bestämmas i själva lagen (se prop. 1975/76:15 Proposition med förslag till trafikskadelag m.m. s. 252). Det var enligt Lagrådet problematiskt att trafikskadelagens tillämpningsområde styrdes av innehållet i en kungörelse, dvs. inte av lag. Hänvisningen till fordonskungörelsen kom därför att utgå. I förarbetena uttalades i stället att det även utan en sådan hänvisning var naturligt att uttrycket motordrivet fordon gavs samma innebörd som i fordonskungörelsen och i andra liknande författningar rörande vägtrafik som meddelats på senare tid (se prop. 1975/76:15 s. 269). Lagen om vägtrafikdefinitioner har ersatt fordonskungörelsen. Det av Lagrådet anförda skälet för att avstå från att hänvisa till fordonskungörelsen gör sig alltså inte längre gällande. Frågan är därför om det nu finns skäl att i trafikskadelagen införa en hänvisning till beteckningarna i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Enligt 3 § lagen om vägtrafikdefinitioner kan den myndighet som regeringen bestämmer besluta i frågan om vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp ska höra till, om det inte kan bestämmas med ledning av 2 eller 2 a § i den lagen. Det är Transportstyrelsen som har fått den uppgiften. Att införa en hänvisning till beteckningarna i lagen om vägtrafikdefinitioner skulle kunna innebära att Transportstyrelsen, i oklara fall, ges rätt att besluta om huruvida en viss fordonstyp omfattas av trafikskadelagens tillämpningsområde eller inte. Det innebär att i dessa fall skulle trafikskadelagens tillämpningsområde bestämmas på annat sätt än i lag.

Även utan någon hänvisning har betydelsen av motordrivet fordon i lagen om vägtrafikdefinitioner i praktiken kommit att styra trafikskadelagens tillämpningsområde, något som synes ha fungerat väl. Att det inte finns någon hänvisning medför också en flexibilitet i systemet, något som kan vara nödvändigt mot bakgrund av den fordonstekniska utvecklingen. Det möjliggör också för en direktivkonform tillämpning av trafikskadelagen. Någon uttrycklig hänvisning till lagen om vägtrafikdefinitioner bör därför inte införas i trafikskadelagen. I allt väsentligt bör dock ett motordrivet fordon enligt trafikskadelagen vara ett sådant fordon som omfattas av beteckningen i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Av lagen om vägtrafikdefinitioner framgår att följande beteckningar har följande betydelse.

Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Vissa typer av fordon är undantagna från trafikskadelagens tillämpningsområde, nämligen motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående och vissa motorredskap (se 1 § första stycket trafikskadelagen). Dessa fordon omfattas därmed inte av krav på trafikförsäkring enligt svensk rätt. Även motordrivna fordon som används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde är undantagna från trafikskadelagens tillämpningsområde enligt samma bestämmelse. Krav på försäkring för sådana fordon finns i lagen om motortävlingsförsäkring (se avsnitt 7).

### *Sammankopplade fordon*

Om det till ett motordrivet fordon som omfattas av trafikskadelagen har kopplats ett fordon av annat slag tillämpas trafikskadelagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet (se 1 § andra stycket trafikskadelagen). För att bestämmelsen ska vara tillämplig ska det sammankopplade fordonet alltså vara av annat slag än ett motordrivet fordon som omfattas av trafikskadelagen. Andra fordon än motordrivna fordon är enligt lagen om vägtrafikdefinitioner exempelvis släpfordon, efterfordon och sidvagnar.

Skador som uppkommer i följd av trafik med sådana fordonskombinationer täcks alltså av ansvarsförsäkringen för det motordrivna fordonet när fordonen är sammankopplade.

I förarbetena har uttalats att bestämmelsen inte innebär att fordonen måste vara tekniskt sammankopplade vid tillfället för

olyckan för att en skada som orsakas av släpet ska omfattas av dragfordonets trafikförsäkring. Även skador som orsakas av släp som tillfälligt har ställts upp på allmän väg eller i en parkeringsficka eller släp som lossnat under en transport omfattas (se prop. 1992/93:8 s. 12).

### *Fordonsdefinitionen enligt tidigare direktiv*

Medlemsstaterna har sedan det första direktivet om motorfordonsförsäkring varit skyldiga att vidta åtgärder för att fordon ska omfattas av ansvarsförsäkring. Redan i det första direktivet definierades också vad som är ett fordon, nämligen varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat (se artikel 1 i det första motorfordonsdirektivet). Den definitionen har inte ändrats förrän nu i 2021 års direktiv.

### *Den nya fordonsdefinitionen*

I direktivet införs nu en ny definition av vad som utgör ett fordon. Kommissionen ansåg i sitt förslag till ett nytt direktiv att kravet på obligatorisk ansvarsförsäkring redan gällde för autonoma och halvautonoma fordon och för nya typer av motorfordon, till exempel eldrivna cyklar, självbalanserade fordon och elskotrar. Kommissionen ansåg också att dessa nya typer av elektriska motorfordon kan ge upphov till olyckor när de används i trafiken och att skadelidande då måste kunna få skydd och snabb ersättning (COM (2018) 336 final av den 24 maj 2018).

I direktivet som slutligen antogs uttrycks följande i skälen (se skäl 3 i 2021 års direktiv).

Sedan 2009 års direktiv trädde i kraft har många nya typer av motordrivna fordon kommit ut på marknaden. Vissa drivs av en helt elektrisk motor, medan andra drivs av hjälputrustning. Sådana fordon bör beaktas när begreppet fordon definieras. Definitionen bör utgå från de allmänna egenskaperna hos sådana fordon, i synnerhet deras högsta konstruktionshastighet och nettovikt, och bör klargöra att endast fordon som enbart drivs av mekaniskt

förmedlad kraft omfattas. Definitionen bör gälla oberoende av hur många hjul fordonet har.

Enligt den nya definitionen i artikel 1.1 i direktivet avses med fordon

- a) varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med
  - i) en högsta konstruktionshastighet på över 25 km/tim, eller
  - ii) en högsta nettovikt på över 25 kg och en högsta konstruktionshastighet på över 14 km/tim,
- b) varje slags släp som är avsett för användning med ett fordon enligt led a, vare sig det är tillkopplat eller inte.

Utan att det påverkar leden a och b betraktas inte rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar som fordon som avses i detta direktiv.

Den nya definitionen av fordon anger alltså nya kriterier om hastighet och vikt som ett motorfordon ska uppfylla för att omfattas av direktivet. Syftet med att införa en hastighetsgräns på 14 kilometer i timmen för fordon som väger mer än 25 kilogram var att undanta vissa långsamma, tunga fordon från direktivets tillämpningsområde. Även beskrivningen av vilka motorfordon som anses vara ett fordon har ändrats, nämligen genom att ”avsett för färd” har utgått. Beskrivningen av vad som är ett motordrivet fordon och kriterierna om vikt och hastighet gäller oavsett fordonets drivmedel, dvs. både för eldrivna fordon och för andra fordon.

I skälen till det nya direktivet anförs att EU-domstolen har klargjort att motorfordon normalt är avsedda att vara transportmedel, oavsett fordonets egenskaper, och att användningen av sådana fordon omfattar all användning av fordon som överensstämmer med deras normala funktion som transportmedel, oavsett vilken terräng motorfordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse. I skälen anges vidare att 2009 års direktiv inte är tillämpligt om ett sådant fordons normala funktion, vid olycksfallet, är ”användning på annat sätt än som transportmedel” (se skäl 5 i 2021 års direktiv). Det är alltså fordon vars normala funktion är transport som omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Den nya definitionen av fordon har också en annan beskrivning av vad som är ett släp som utgör ett fordon och därför ska omfattas av direktivet. För att släpet ska omfattas ska det enligt den nya definitionen vara avsett för användning med ett fordon, vilket inte uttryckligen framgår av den tidigare definitionen.

### *Motorfordon*

Begreppet motordrivet fordon har trots avsaknaden av uttrycklig definition i trafikskadelagen bedömts ha en innebörd som ligger i linje med den definition av fordon som direktivet utgår från (se prop. 1992/93:8 s. 11). I direktivet har dels beskrivningen av vad som är ett motorfordon ändrats, dels nya kriterier om hastighet och vikt för vilka motorfordon som omfattas av direktivet införts. Även om beskrivningen av vad som är ett motorfordon har ändrats finns det inte något i direktivet eller dess skäl som tyder på att fler typer av fordon avses att omfattas av den nya beskrivningen. Att det inte längre uttryckligen anges att ett motorfordon är ”avsett för färd” bör alltså inte innebära att exempelvis stationära anordningar med motor nu ska omfattas av direktivet. I stället har det i direktivet förtydligats att det är motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft som omfattas. I svensk rätt har definitionen av motordrivet fordon i lagen om vägtrafikdefinitioner ansetts vara ledande för tolkningen av vilka fordon som omfattas av försäkringsplikt. Vid en jämförelse mellan direktivets nya beskrivning av vad som är ett motorfordon, och definitionen av motordrivet fordon i lagen om vägtrafikdefinitioner framstår det som att båda begreppen träffar fordon med samma typiska egenskaper. Precis som enligt direktivet är beteckningen i lagen om vägtrafikdefinitioner oberoende av motorns drivmedel. Svensk rätt torde alltså som utgångspunkt uppfylla direktivets krav på vilka fordon som ska omfattas av krav på försäkring.

I svensk rätt finns inte några generella kriterier om vikt och hastighet för att ett fordon ska omfattas av krav på försäkring. Det innebär bland annat att det i svensk rätt krävs trafikförsäkring för långsamma, tunga motordrivna fordon som med direktivets nya kriterier om vikt och hastighet undantas från direktivets tillämpningsområde. Att sådana fordon omfattas av krav på



trafikförsäkring i svensk rätt medför ett högt skydd för skadelidande och det finns inte skäl att nu sänka det skyddet. Vissa motordrivna fordon är dock undantagna från trafikskadelagens tillämpningsområde och därmed från kravet på trafikförsäkring, nämligen motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående och vissa motorredskap. En eldriven cykel är vidare inte ett motordrivet fordon i lagen om vägtrafikdefinitioner. Eftersom den definitionen kan ge ledning vid tolkningen av vad som är ett motordrivet fordon enligt trafikskadelagen, kan även sådana eldrivna cyklar komma att bedömas som undantagna från kravet på trafikförsäkring. Nedan redogörs för om dessa undantag är förenliga med det nya direktivet.

### *Släp*

I förarbetena till trafikskadelagen har det uttalats att det inte finns anledning att anta annat än att trafikskadelagens reglering om fordonskombinationer omfattar sådana av släpfordon orsakade skador som faller under direktivet (se prop. 1992/93:8 s. 12). Även om släp beskrivs på ett nytt sätt i direktivets nya definition av fordon, framgår det inte av skälen eller på annat sätt att direktivets krav på vilka släp som ska omfattas av tillämpningsområdet har ändrats. De fordon som enligt trafikskadelagen kan vara del av en fordonskombination enligt 1 § andra stycket trafikskadelagen och därmed omfattas av det motordrivna fordonets trafikförsäkring förefaller också vara samma typ av fordon som träffas av direktivets beskrivning av släp. Det finns därför inte skäl att göra någon annan bedömning än tidigare i frågan om huruvida svensk rätt uppfyller direktivets krav på trafikförsäkring för släp.

### *Undantaget för motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående*

Motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående är undantagna från trafikskadelagens tillämpningsområde och omfattas inte av något krav på försäkring enligt svensk rätt (jfr 1 § första stycket 1 trafikskadelagen). Undantaget tar sikte på till exempel motorgräsklippare, jordfräsar och mindre snöslungor (se prop. 1992/93:8 s. 14). Det finns inte uttryckligen något motsvarande

undantag för sådana fordon i direktivet. En förutsättning för att ett fordon ska vara ett motorfordon enligt direktivet är dock att det enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft (se ovan). Fordon som är avsedda att föras av gående drivs inte av någon mekaniskt förmedlad kraft utan i stället av den gående själv och omfattas därför inte av direktivets definition. Undantaget för motordrivna fordon som är avsedda att föras gående i svensk rätt är alltså förenligt med direktivet.

#### *Undantaget för vissa motorredskap*

Trafikskadelagen gäller inte i fråga om motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättade huvudsakligen som arbetsredskap och som vare sig är eller bör vara registrerade i vägtrafikregistret (se 1 § första stycket 3 trafikskadelagen). Det finns därmed inte något krav på trafikförsäkring för sådana fordon i svensk rätt. I förarbetena har uttalats att ledning för tolkningen av uttrycket motorredskap, på samma sätt som beträffande uttrycket motordrivet fordon, får hämtas från fordonskungörelsen (numera lagen om vägtrafikdefinitioner) och liknande författningar (se prop. 1975/76:15 s. 269). Enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner avses med motorredskap ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. I lagen (2019:370) om fordons registrering och användning anges när ett fordon ska vara registrerat i vägtrafikregistret. Av bestämmelserna följer sammantaget att det endast är motorredskap som är inrättade huvudsakligen som arbetsredskap, är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och som inte används för viss i bestämmelserna angivna transporter som kan omfattas av undantaget i trafikskadelagen.

I förarbetena har ansetts att de motorredskap som avses i undantaget i praktiken är arbetsredskap som i stort sett är stationära och undantaget har bedömts vara förenligt med tidigare direktiv (se prop. 1992/93:8 s. 14). Det finns inget i 2021 års direktiv som tyder på att avsikten med den nya definitionen av fordon har varit att fler fordonstyper ska omfattas av direktivet än tidigare. I skälen till direktivet anges i stället att direktivet inte är tillämpligt om ett motorfordons normala funktion, vid olyckstillfället, är användning

på annat sätt än som transportmedel. Så kan vara fallet om fordonet inte används i enlighet med vad som avses i artikel 3 första stycket, då dess normala funktion till exempel är användning som kraftkälla i industrin eller jordbruket (se skäl 5 i 2021 års direktiv). De motorredskap som omfattas av undantaget ska vara inrättade som i huvudsak arbetsredskap. Motorredskapens normala funktion är således inte att vara transportmedel. Undantaget från försäkringsplikten för vissa motorredskap i svensk rätt bedöms mot den bakgrunden som förenligt med direktivet. Någon ändring är alltså inte påkallad i denna del.

### *Undantaget för eldrivna cyklar*

En cykel kan enligt lagen om vägtrafikdefinitioner vara eldriven utan att anses som ett motordrivet fordon. Eftersom den definitionen kan ge ledning vid tolkningen av vad som är ett motordrivet fordon enligt trafikskadelagen, kan sådana eldrivna cyklar även anses undantagna från kravet på trafikförsäkring enligt trafikskadelagen. En fråga är om en sådan tolkning är förenlig med definitionen av fordon i det nya direktivet.

Enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner avses med cykel följande.

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon.
2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
  - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
  - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
  - c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.
3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
  - a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
  - b. inrättat för att föras av den åkande, och

- c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
- 4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen
  - a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
  - b. är självbalanserande.

Cyklar enligt punkten 1 drivs med en tramp- eller vevanordning och inte av mekaniskt förmedlad kraft. De omfattas därmed inte av direktivets definition av fordon och krav på trafikförsäkring.

Cyklar enligt punkten 2 har en elmotor och skulle alltså kunna utgöra ett fordon enligt direktivet. Elmotorn på en cykel enligt punkten 2 ska dock endast förstärka kraften från en tramp- eller vevanordning. Sådana cyklar drivs därmed inte enbart av mekaniskt förmedlad kraft, vilket är en förutsättning för att ett fordon ska vara ett fordon enligt direktivet. Eftersom sådana cyklar inte omfattas av direktivets definition av fordon krävs inte trafikförsäkring för dem. Att cyklar enligt punkten 2 kan vara undantagna från krav på trafikförsäkring i svensk rätt är alltså förenligt med direktivet.

Även sådana cyklar som avses i punkten 3 får anses falla utanför direktivets fordonsdefinition. Enligt direktivet är nämligen inte rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar att anse som fordon (se artikel 1.1 i direktivet). Ett sådant eldrivet fordon som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning och som är en cykel enligt lagen om vägtrafikdefinitioner bedöms vara rullstolar enligt direktivet.

Cyklar enligt punkten 4 har en elmotor och skulle därför kunna utgöra ett motorfordon enligt direktivet. Den högsta hastigheten om 20 kilometer i timmen som föreskrivs i lagen om vägtrafikdefinitioner är visserligen lägre än den högsta konstruktionshastighet på över 25 kilometer i timmen, som utgör en av de två alternativ av egenskaper ett fordon ska ha för att vara ett motorfordon enligt direktivet (se artikel 1.1 a i och ii). Lagen om vägtrafikdefinitioner föreskriver däremot inget krav på vikt. Vissa cyklar enligt punkten 4, som alltså har en konstruktionshastighet av högst 20 kilometer i timmen, kan därmed utgöra ett fordon enligt det andra alternativet i direktivet, nämligen om cykeln har en netto-

vikt som överstiger 25 kg och en högsta konstruktionshastighet som överstiger 14 kilometer i timmen. Vissa självbalanserande fordon och elsparkcyklar kan vara utformade på detta sätt. Sådana långsammare, tyngre eldrivna cyklar utan tramp- och vevanordning omfattas alltså av direktivets krav på försäkring, men kan anses undantagna kravet i svensk rätt. Trafikskadelagens tillämpningsområde bör därför förtydligas. Trots att syftet med att införa en lägsta konstruktionshastighet för de tyngre fordonen i direktivet var att undanta vissa fordon från direktivets tillämpningsområde, medför de nya kriterierna i stället att fler fordon bör omfattas av försäkringsplikten i svensk rätt.

#### *Andra eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning*

Det kan ifrågasättas om alla eldrivna fordon som inte är cyklar faller under beteckningen motordrivna fordon i lagen om vägtrafikdefinitioner. Ett sådant fordon är en eldriven enhjuling. En sådan enhjuling synes visserligen träffas av beskrivningen av motordrivna fordon, men däremot inte av de fordonstyper som motordrivna fordon delas in i. Fordonet kan exempelvis inte omfattas av beteckningen motorfordon bland annat eftersom fordonet endast har ett hjul (se betydelsen av beteckningen motorfordon samt beteckningarna bil, motorcykel och moped i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner). Om en sådan enhjuling har en hastighet på över 20 kilometer i timmen är enhjulingen inte heller en cykel. Inte heller träffas en sådan enhjuling av de övriga fordonstyper som motordrivna fordon delas in i. Transportstyrelsen har inte fattat något beslut enligt 3 § lagen om vägtrafikdefinitioner avseende eldrivna enhjulingar som inte är cyklar.

Mot bakgrund av den ledning som kan hämtas från lagen om vägtrafikdefinitioner vid tolkningen av trafikskadelagen, medför oklarheten kring eldrivna enhjulingar att även trafikskadelagens tillämpningsområde kan anses otydligt. Ett fordon enligt direktivet synes dock vara oberoende av antalet hjul (se skäl 3 i 2021 års direktiv).

*Alternativ för att genomföra direktivet*

Som redogörs för ovan är vissa eldrivna cyklar enligt lagen om vägtrafikdefinitioner försäkringspliktiga enligt direktivet. Det handlar närmare bestämt om eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är cyklar enligt definitionen i 2 § 4 i lagen om vägtrafikdefinitioner, vars nettovikt överstiger 25 kg och vars högsta konstruktionshastighet är över 14 kilometer i timmen men inte överstiger 20 kilometer i timmen (jfr artikel 1.1 i direktivet med betydelsen av beteckningen cykel i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner). Även när det kommer till vissa enhjulingar kan det anses otydligt om de omfattas av trafikskadelagens tillämpningsområde.

Det finns olika alternativ för att genomföra direktivet i svensk rätt. Ett alternativ är att kräva trafikförsäkring. Ett annat alternativ är att föreskriva att skador i följd av trafik med de fordon som nu avses i direktivets definition ska ersättas av Trafikförsäkringsföreningen. Enligt artikel 5.2 i direktivet får medlemsstaterna nämligen förordna om undantag från försäkringsplikten för särskilda slag av fordon. Medlemsstaterna ska i så fall se till att sådana fordon behandlas på samma sätt som fordon för vilka försäkringskyldigheten inte har uppfyllts. Det innebär att ersättning för skador som orsakas av fordonen ska betalas av de nationella garantifonderna. I Sverige är det Trafikförsäkringsföreningen som är nationell garantifond. Ett undantag från försäkringsplikten skulle i sådana fall även gälla för utländska fordon. För de utländska fordonen kan Trafikförsäkringsföreningen återkräva ersättningen från garantifonden i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande (se artikel 5.2 tredje stycket i direktivet). En kombination av alternativen med trafikförsäkring och ersättning från den nationella garantifonden är också möjlig, exempelvis kan det föreskrivas krav på försäkring för näringsidkare medan garantifonden ska täcka skador orsakade av privatpersoner.

Om Trafikförsäkringsföreningen ska ersätta skador i följd av trafik med en viss fordonstyp innebär det att kostnaderna för sådana skador kommer att belasta försäkringsgivarkollektivet. För att finansiera kostnaderna kan försäkringsgivarna komma att höja premierna för trafikförsäkringar. Det innebär att kostnaderna

slutligen skulle komma att belasta försäkringstagarna för fordon som är trafikförsäkringspliktiga.

Om det i stället krävs trafikförsäkring för de nu aktuella fordonen kommer kostnaderna för skador, under förutsättning att försäkringar tecknas, i stället fördelas på försäkringstagarna genom premiesättningen. Alternativen för att genomföra direktivet innebär alltså att kostnaderna för skador som orsakas av en viss typ av fordon antingen kommer att belasta det egna fordonsägarkollektivet eller ägare av andra försäkringspliktiga fordon.

### *Omständigheter som talar för och emot en försäkringsplikt*

Det framstår som en rimlig utgångspunkt att ägarna till de fordon för vilka ersättning ska utgå själva ska bära kostnaderna för skador som uppkommer till följd av fordonens användning och att det därför ska införas krav på försäkring. Det finns dock vissa skäl som kan tala mot ett sådant krav.

En omständighet att beakta är om ett krav på försäkring kommer att efterlevas och vilka medel som finns för att säkerställa efterlevnad. Skador som orsakas av försäkringspliktiga men oförsäkrade fordon kommer nämligen att ersättas av Trafikförsäkringsföreningen på samma sätt som vid skador som orsakas av andra oförsäkrade försäkringspliktiga fordon (se 16 § trafikskadelagen). Om möjligheterna till kontroll är begränsade och skadorna ändå ersätts finns det en risk för att fordonsägare väljer att inte teckna försäkring, särskilt om premierna blir dyra. Det kan verka meningslöst att föreskriva krav på försäkring om det inte finns några verkningfulla sanktioner för den som inte tecknar försäkring.

Ett medel för att säkerställa att försäkringsplikten uppfylls är att också föreskriva registreringsplikt. Registrering medför att det i ett enskilt fall går att kontrollera om försäkring har tecknats eller inte. Registrering är vidare en förutsättning för att Trafikförsäkringsföreningen ska kunna kräva trafikförsäkringsavgift från den som inte tecknat försäkring (se 34 § trafikskadelagen). Trafikförsäkringsavgift är en avgift som Trafikförsäkringsföreningen tar ut för den tid ett fordon är oförsäkrat. Eftersom avgiften normalt är högre än premierna för trafikförsäkring är det ekonomiskt lönsamt för den enskilde att teckna försäkring. I tidigare förarbeten har det också

uttalats att registrerings- och försäkringsplikten så långt det är möjligt bör samordnas (jfr prop. 2015/16:31 Godkännande och marknads kontroll av fordon, s. 70). Det krävs inte registrering för att cyklar ska få användas (se 5 § lagen om fordon registrering och användning). Inte heller en eldriven enhjuling med en konstruktionshastighet på över 20 kilometer i timmen och som därför inte är en cykel synes kräva registrering för att få användas, i vart fall inte inom inhägnat område. En sådan enhjuling synes dock inte kunna godkännas enligt fordonslagen (2002:574) och får därför inte användas i trafik (jfr prop. 2009/10:198 Några körkorts- och fordonfrågor, s. 20). Frågor om vilka fordon som bör vara registreringspliktiga och hur en sådan skyldighet skulle kunna genomföras i praktiken kräver dock andra överväganden som inte har samband med genomförandet av detta direktiv. Frågan om en sådan skyldighet ska föreskrivas får därför behandlas i ett annat sammanhang.

Även om ett registreringskrav är en viktig faktor för att säkerställa en hög försäkringsgrad är det inte det enda medlet. Att inte teckna trafikförsäkring för ett försäkringspliktigt fordon som inte kräver registrering och som brukas i trafik här i landet är straffbart med böter (se 36 § trafikskadelagen). För förare av vissa oregistrerade fordon finns också en skyldighet att medföra bevis om försäkring som på begäran ska visas upp för polisen (se 37 § första stycket trafikskadelagen). Att inte visa upp ett sådant bevis är straffbart (se 37 § andra stycket trafikskadelagen). Kravet på att medföra bevis om försäkring innebär att det även utan registrering är möjligt att i ett enskilt fall kontrollera om försäkringsplikten har uppfyllts. Vidare gäller i fråga om självrisk att den som kör ett oförsäkrat fordon inte ska kunna komma i bättre läge än den försäkrade vid en olycka (se prop. 1975/76:15 s. 134). I de fall Trafikförsäkringsföreningen har betalat ersättning på grund av att försäkring saknats har föreningen rätt att kräva ersättning åter med visst belopp från den försäkringspliktige (se 24 § andra stycket trafikskadelagen). Beloppet motsvarar den självrisk som en fysisk försäkringstagare kan behöva betala (se 21 § trafikskadelagen). Att det i praktiken inte föreskrivs självrisk för trafikförsäkringstagarna har inte ansetts vara något hinder mot att Trafikförsäkringsföreningen kräver ersättning åter från ägare till oförsäkrade fordon (se prop. 1998/99:42 Ändringar i trafikskadelagen, s. 22 f.) Även utan ett krav på registrering finns det alltså



regler som bidrar till att säkerställa en hög försäkringsgrad. Det framstår mot den bakgrunden som möjligt att införa ett krav på försäkring trots att det inte samtidigt införs registreringsplikt. Enligt trafikskadelagen gäller för närvarande krav på försäkring för mopeder klass II och vissa motorredskap trots att de inte är registrerade (se 2 § trafikskadelagen och 1 § första stycket 3 och 5 § 2 lagen om fordons registrering och användning). I samband med vissa ändringar i lagen om vägtrafikdefinitioner, enligt vilka vissa eldrivna cyklar med högre effekt kom att klassificeras som moped klass II, gjordes bedömningen att det inte fanns skäl att införa krav på registrering för mopeder klass II, bland annat eftersom det skulle innebära en administrativ börda för den enskilde. Trots det ansågs det att de nya mopederna skulle omfattas av försäkringsplikt (se prop. 2015/16:31 s. 69 f.).

En annan omständighet att beakta vid bedömningen av om det ska införas ett krav på försäkring eller ett kostnadsansvar för Trafikförsäkringsföreningen är trafikförsäkringsgivarnas kontraheringsplikt (se 5 § tredje stycket trafikskadelagen). Kontraheringsplikt innebär att trafikförsäkringsgivarna blir skyldiga att meddela försäkring om ett krav på försäkring föreskrivs. Det innebär att försäkringsgivarna måste tillhandahålla en ny produkt, vilken kan innebära kostnader att ta fram. Ett krav på försäkring skulle naturligtvis också innebära kostnader och administration för ägare till sådana fordon.

En ytterligare faktor att beakta är fordonens olycksrisk och kostnaden för de skador som kan uppkomma. Fordon som kan framföras i en hög hastighet och som väger mycket får typiskt sett antas orsaka fler och allvarigare olyckor till högre kostnader. Transportstyrelsen har sammanställt viss statistik över olyckor med elsparkcyklar. Av statistiken framgår att elsparkcyklar år 2019 främst var involverade i singelolyckor och att det endast i 13 procent av olyckorna var en annan trafikant inblandad (se Transportstyrelsen, Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, Delrapport två – redovisning olyckor och tillbud s. 23 f.). Elsparkcyklarnas närmare egenskaper framgår dock inte av rapporten.

*Samma regler ska gälla för alla fordonsägare*

Ett alternativ är att endast kräva trafikförsäkring för sådana fordon som ägs och används i näringsverksamhet, exempelvis genom uthyrning av fordon. En sådan uppdelning har tidigare gjorts i Danmark och Norge. Ett skäl för en sådan lösning skulle vara att kommersiella aktörer är enklare att identifiera och att möjligheterna att kontrollera försäkringsinnehavet därför skulle vara bättre. Det är inte ovanligt att näringsidkare tecknar en så kallad flytande försäkring eller en försäkring för hela sin verksamhet. Sådan försäkring kan omfatta alla trafikförsäkringspliktiga fordon som innehas i näringsverksamheten. Det finns dock skäl att anta att privatpersoner i allt större utsträckning kommer att inneha de ifrågavarande fordonen framöver och att fordon som används privat går snabbare och är tyngre. Det är också rimligt att ägare till samma typ av fordon behandlas på samma sätt och att både näringsidkare och privatpersoner bidrar till kostnaderna för skador orsakade av samma typ av fordon. Det finns alltså inte skäl för att behandla näringsidkare på annat sätt än privatpersoner.

*Försäkring ska krävas för vissa eldrivna fordon utan tramp- och vevanordning*

Det är en rimlig utgångspunkt att ägare till de aktuella fordonen genom premierna för försäkring ansvarar för skador som fordonen orsakar och att det därför ska föreskrivas krav på försäkring. Frågan är om detta är en lämplig lösning för alla fordon som omfattas av direktivets fordonsdefinition.

Eldrivna fordon utan tramp- och vevanordning som är cyklar enligt lagen om vägtrafikdefinitioner och alltså har en hastighet om högst 20 kilometer i timmen kan vid en tolkning med ledning av lagen om vägtrafikdefinitioner anses vara undantagna kravet på trafikförsäkring i svensk rätt, men omfattas av krav på försäkring enligt direktivet. Det handlar alltså om eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som väger mer än 25 kg och som har en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen men inte 20 kilometer i timmen. För att ett sådant fordon ska kunna bedömas som undantaget krav på försäkring i svensk rätt i dag måste förutsättningar för att vara en cykel enligt lagen om vägtrafikdefinitioner

uppfyllas. Det innebär till exempel att för att ett fordon ska vara en cykel måste dess elmotor ha en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. Få elsparkcyklar torde väga mer än 25 kg, eftersom den tillåtna effekten begränsar fordonets hastighet. Det torde alltså vara få elsparkcyklar som träffas av direktivets fordonsdefinition. Självbalanserade cyklar har inte någon effektbegränsning enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Fler sådana fordon skulle alltså kunna träffas av direktivets fordonsdefinition och därmed krav på försäkring. Cyklarna omfattas inte av något krav på registrering för att få användas. Eftersom olycks- och skaderisken är lägre för långsammare fordon och med beaktande av de kostnader och den administration ett försäkringskrav innebär, är det en lämplig avvägning att Trafikförsäkringsföreningen åläggs att svara för kostnaderna som orsakas av sådana fordon. Ett lekfordon kan vara eldrivet men omfattas inte av direktivet. För att ett fordon ska vara ett lekfordon måste det nämligen vara avsett för barn under 14 år att leka med och den högsta konstruktionshastigheten måste vara begränsad för att minska skaderisken (se betydelsen av begreppet lekfordon i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner, definitionen av leksak i 4 § 1 lagen [2011:579] om leksakers säkerhet och Konsumentverkets föreskrifter om leksakers säkerhet, KOVFS 2011:5, bilaga 2). Det har tidigare anförts att ett lekfordon inte ska kunna köra fortare än 6 kilometer i timmen (se prop. 2009/10:198 s. 20, jfr prop. 2001/02:130 Fordonslag, m.m., s. 109). Sammanfattningsvis innebär förslaget alltså att de fordon som i dag inte kräver trafikförsäkring inte heller kommer att kräva det fortsättningsvis. Skadelidande får dock ett ökat skydd eftersom Trafikförsäkringsföreningen kommer att ansvara för ersättning för skador som uppkommer i följd av trafik med de nu ifrågavarande fordonen.

En tolkning av trafikskadelagen med ledning av lagen om vägtrafikdefinitioner innebär att det krävs försäkring för eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som har en hastighet över 20 kilometer i timmen om de omfattas av beteckningen motordrivet fordon enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Det gäller exempelvis för elskotrar som har en hastighet på över 20 kilometer i timmen eller som inte uppfyller något av de andra krav som ställs på cyklar enligt punkten 4 i lagen om vägtrafikdefinitioner eftersom ett sådant fordon bör kunna klassificeras som moped (jfr prop. 2015/16:31 s. 69). Det kan finnas skäl att förtydliga att detta även bör gälla för

eldrivna enhjulingar. Det är rimligt att försäkring ska krävas för sådana eldrivna fordon i samma utsträckning som för andra eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning.

I denna promemoria föreslås att det inte ska införas en hänvisning i trafikskadelagen till lagen om vägtrafikdefinitioner. Det framstår mot den bakgrunden som naturligt att den ändring som direktivet föranleder för eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som väger över 25 kg genomförs i trafikskadelagen och inte i lagen om vägtrafikdefinitioner. I samband med att en sådan ändring föreslås och för att direktivets genomförande i övrigt ska vara tydligt, finns det skäl att särskilt reglera hela kategorin eldrivna fordon i trafikskadelagen, trots att flera av dem redan faller under begreppet motordrivna fordon enligt trafikskadelagen. Att trafikskadelagens tillämpningsområde förtydligas innebär inte att det är tillåtet att framföra en enhjuling i trafik. Direktivet reglerar endast frågan om när det krävs försäkring, vilket är skilt från frågan om var och under vilka förutsättningar det är tillåtet att använda ett fordon. Som framgår av avsnitt 6 kan det exempelvis krävas trafikförsäkring för att framföra ett fordon inom inhägnat område, medan det finns ett undantag från registreringsplikten i vissa sådana fall (se 6 § 1 lagen om fordons registrering och användning).

För att säkerställa att försäkringsplikten uppfylls bör förare av de fordon som föreslås bli trafikförsäkringspliktiga medföra försäkringsbevis på samma sätt som förare av moped klass II och vissa motorredskap (se 37 § trafikskadelagen). En sådan skyldighet bör föreskrivas i trafikskadelagen. Skyldigheten ska inte gälla om ett sådant fordon är registreringspliktigt enligt lagen om fordons användning och registrering.

### *Fordon som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning*

Enligt direktivets definition av fordon betraktas inte rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar som fordon (se artikel 1.1 i direktivet). I svensk rätt är ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av en person med fysisk funktionsnedsättning inte ett motordrivna fordon enligt lagen om vägtrafikdefinitioner om det är utformat på visst sätt (se beteckningen av cykel punkten 3 i 2 §

lagen om vägtrafikdefinitioner). Enligt vad som föreslås ovan ska ersättning för skador som uppkommer i följd av trafik med vissa eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning ersättas av Trafikförsäkringsföreningen, nämligen om fordonet väger mer än 25 kg och har en konstruktionshastighet som överstiger 14 kilometer i timmen men inte 20 kilometer i timmen. Ett sådant eldrivet fordon kan vara ett fordon som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning och som i dag alltså inte omfattas av krav på trafikförsäkring. Förare av sådana fordon, eller andra eventuella skadelidande med anledning av olyckor med sådana fordon, bör inte ha ett sämre skydd än andra. Även eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning ska alltså kunna få ersättning för skador av Trafikförsäkringsföreningen, under förutsättning att fordonen har samma egenskaper som andra fordon som enligt förslagen ska ersättas av föreningen. Det innebär alltså inte att det krävs trafikförsäkring i större utsträckning än i dag, men att även förare av fordon som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning får samma möjlighet till ersättning från Trafikförsäkringsföreningen vid olyckor i följd av trafik som förare av andra fordon. Det innebär också att möjligheten att undanta rullstolar från försäkringsplikten enligt direktivet i praktiken inte utnyttjas.



## 6 Försäkringspliktens omfattning

### 6.1 Användning av ett fordon

**Bedömning:** De krav som direktivet ställer på att skador som uppkommer vid användning av ett fordon ska täckas av en ansvarsförsäkring uppfylls redan i svensk rätt.

#### Skälen för bedömningen

##### *Nuvarande ordning*

I svensk rätt regleras frågan om när det krävs trafikförsäkring i 2 § trafikskadelagen. Enligt den bestämmelsen ska trafikförsäkring finnas för motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Frågan om vilka skador som omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen regleras i 8, 10, 11 och 38 §§ trafikskadelagen. Medan 10 och 11 §§ reglerar under vilka förhållanden trafikskadeersättning för person- och sakskador ska betalas till förare, passagerare och annan, reglerar 8 § de allmänna förutsättningarna för att trafikskadeersättning ska utges. Trafikskadeersättning utges för person- eller sakskada som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivet fordon i fall som anges i trafikskadelagen. Trafikskadeersättning betalas också för skada som i följd av trafik utomlands med här i landet registrerat eller svenska staten tillhörigt motordrivet fordon tillfogas svensk medborgare eller den som hemvist i Sverige. Enligt 38 § ska trafikförsäkring i fråga om skada som uppkommer i följd av trafik i något annat land i EES än Sverige också täcka ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit ska omfattas av obligatorisk motorför-

säkring. För att ersättning ska betalas ska det alltså vara fråga om skador som uppkommer i följd av trafik.

### *Försäkringsplikten enligt 2009 års direktiv*

Medlemsstaternas skyldighet att föreskriva krav på ansvarsförsäkring för fordon regleras i artikel 3 i 2009 års direktiv. Enligt första stycket ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring, om inte annat följer av artikel 5. Stycket reglerar försäkringsplikten, alltså medlemsstaternas skyldighet att under vissa förhållanden kräva ansvarsförsäkring. I artikel 5 regleras medlemsstaternas möjlighet att förordna om undantag från den försäkringsplikt som direktivet annars kräver. Enligt artikel 3 andra stycket ska försäkringens omfattning och villkor bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket. Det andra stycket, som hänvisar tillbaka till första stycket, reglerar vilka situationer den obligatoriska försäkringen ska omfatta, alltså vilka skador försäkringen ska täcka.

### *Definitionen ”användning av ett fordon”*

I direktivet införs nu en definition av ”användning av ett fordon” i artikel 1. Enligt definitionen avses med ”användning av ett fordon” all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.

I skälen till 2021 års direktiv anges att EU-domstolen klargjort betydelsen av uttrycket ”användning av fordon” i målen Vnuk, Rodrigues de Andrade och Torreiro (se EU-domstolens domar den 4 september 2014 i mål C-162/13, Vnuk, EU:C:2014:2146, den 28 november 2017 i mål C-514/16, Rodrigues de Andrade, EU:C:2017:908, och den 20 december 2017 i mål C-334/16, Torreiro, EU:C:2017:1007), samt att det av rättssäkerhetsskäl är lämpligt att återspegla denna rättspraxis i direktivet genom att införa en definition av användning av ett fordon (se skäl 5 till 2021 års direktiv).



Uttrycket ”användning av ett fordon” förekommer inte i den svenska versionen av artikel 3 första stycket, vare sig i 2009 års direktiv eller 2021 års direktiv. Enligt 2021 års direktiv ska ett nytt stycke införas efter det första stycket i artikel 3. Det nya andra stycket handlar om huruvida direktivet är tillämpligt på användning av fordon vid motorsportsaktiviteter och hanteras i avsnitt 7. Det tidigare andra stycket i 2009 års direktiv kommer således att bli det tredje stycket i direktivet. Inte heller i det stycket används uttrycket ”användning av fordon” i den svenska versionen, vare sig i 2009 års direktiv eller 2021 års direktiv.

I den engelska versionen av 2021 års direktiv används däremot begreppet ”use of a vehicle” i artikel 3 första stycket. I 2009 års direktiv används begreppet ”use of vehicles” i samma artikel. Enligt den engelska versionen ska försäkringsplikten alltså gälla ”användning av ett fordon”, medan försäkringsplikten enligt den svenska versionen gäller för ”fordon”. Även om uttrycket ”användning av ett fordon” inte förekommer i den svenska versionen bör de krav direktivet ålägger medlemsstaterna tolkas i enlighet med definitionen av det uttrycket. Artikel 3 i lydelsen enligt 2021 års direktiv bör alltså förstås som så att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är lämpliga för att användning av ett fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring och att försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärderna.

### *Avgöranden från EU-domstolen*

I skälen till 2021 års direktiv hänvisas till tre avgöranden från EU-domstolen. I avgörandena uttalar sig domstolen om vad som utgör ”användning av ett fordon”.

I avgörandet *Vnuk* ansåg domstolen att manövrering av en traktor på gården till ett lantbruk i syfte att köra in det släpfordon som traktorn var försedd med i en lada, kunde omfattas av uttrycket ”användning av fordon”. Traktorn hade vid tillfället kört på en stega, vilket medförde att personen som stod på stegen ramlade ner. I avgörandet *Rodrigues de Andrade* ansåg domstolen däremot att uttrycket ”användning av fordon” inte omfattade en situation där fordonets huvudfunktion vid olyckstillfället inte var att tjäna som

transportmedel. I det fallet hade en traktor motorn i gång för att driva en pump som monterats på traktorn. Fordonets vikt och vibrationerna från motorn och pumpen i kombination med kraftiga regn ledde till ett jordskred som medförde att traktorn föll och träffade en person som avled. I avgörandet Torreiro ansåg EU-domstolen att det var ”användning av fordon” att framföra fordonet på ett militärt övningsområde till vilket alla slags civila fordon saknade tillträde och inom en del av detta område som inte var lämpad för trafik med hjulförsedda fordon. Domstolen klargjorde alltså att det inte hade någon betydelse i vilken terräng eller på vilken plats ett fordon användes.

Frågan som är aktuell i avgörandena är om en viss skada ska omfattas av den obligatoriska försäkringen. Uttrycket ”användning av ett fordon” har alltså enligt EU-domstolen haft betydelse för bedömningen av vilken omfattning den obligatoriska försäkringen enligt artikel 3 första stycket i 2009 års direktiv ska ha. Detta ska återspeglas genom den nu införda definitionen av ”användning av ett fordon” i artikel 1.1a i direktivet som används i artikel 3 i den engelska versionen av det reviderade direktivet. Detta betyder alltså att ansvarsförsäkringen enligt artikel 3 ska omfatta ”användning av ett fordon” enligt definitionen i artikel 1.1a i direktivet.

### *Användning av ett fordon täcks av trafikförsäkringen*

De allmänna förutsättningarna för vilka skador som omfattas av den obligatoriska trafikförsäkringen regleras i 8 § trafikskadelagen. Enligt den bestämmelsen utgår trafikskadeersättning för person- eller sakskador som uppkommer i följd av trafik här i landet med motordrivna fordon. Frågan om vilken betydelse fordonets användning vid olyckstillfället har för att avgöra om trafikskadeersättning ska utgå, bedöms således i svensk rätt inom ramen för den bestämmelsen. Frågan är således om ”användning av ett fordon” enligt 2021 års direktiv motsvarar vad som omfattas av ”skada i följd av trafik” enligt 8 § trafikskadelagen.

I förarbetena till trafikskadelagen uttalades att uttrycket skada i följd av trafik med automobil enligt den lag som tidigare gällt, hade fått en vidsträckt tolkning i rättspraxis och att uttrycket borde ges samma innebörd i trafikskadelagen. I förarbetena angavs vidare att

trafik ansågs föreligga så snart en bil hade kommit i rörelse, oavsett om motorn var i gång eller inte. Även skada när en bil stod stilla hade enligt förarbetena i vissa fall ansetts vara i följd av trafik med bilen. En sådan bedömning hade enligt förarbetena skett när skadan inträffat i samband med att bilen använts för sitt ändamål, exempelvis när skadan hade orsakats av att en bildörr öppnats efter parkering av bilen. Slutligen angavs i förarbetena att någon lokal begränsning inte avsågs med uttrycket och att skada som orsakats av en traktor ute på en åker eller av en personbil inne i en verkstadslokal hade räknats som trafikskada enligt den tidigare lagen (se prop. 1975/76:15 s. 21 och 110).

I avgöranden där trafikskadelagen har tillämpats har uttrycket ”i följd av trafik” fått en vid innebörd. Skador som uppkommit när fordon har stått stilla har ansetts omfattas av uttrycket. Exempelvis har en skada som uppkommit i samband med att en person föstes in i en bil när bilen gjorde ett kortare uppehåll ansetts ha uppkommit i följd av trafik med bilen (se rättsfallet NJA 1988 s. 221). Även en skada som uppkom när en person halkade när han före avfärd skrapade bilrutorna har ansetts vara en skada i följd av trafik med bilen (se rättsfallet NJA 2007 s. 997). Skador som uppkommit i annan terräng än på allmän väg eller särskilt inrättad färdväg har också ansetts omfattas av uttrycket. Exempelvis har skador som uppkommit i samband med att ett skogsfordon vid markberedning orsakade en skogsbrand ansetts vara skada i följd av trafik (se rättsfallet NJA 2019 s. 89). I det avgörandet anförde Högsta domstolen att när fordonet under markberedningsarbetet framfördes på kalhygget användes det på ett normalt sätt och för sitt ändamål. Högsta domstolen anförde också att fordonet då brukades som ett transportmedel och därför var i trafik när skogsbranden uppkom.

Trafikskadeersättning synes alltså kunna utges enligt svensk rätt när ett fordon har använts på ett sådant sätt som överensstämmer med definitionen av ”användning av ett fordon” i direktivet. De skador som enligt förarbetena och rättspraxis kan vara en ”skada i följd av trafik” med ett fordon och därför ger rätt till ersättning enligt trafikskadelagen bedöms således uppfylla direktivets krav på vilka skador som enligt definitionen av användning av ett fordon ska täckas av den obligatoriska försäkringen. Svensk rätt uppfyller därför direktivets krav på vad ansvarsförsäkringen ska omfatta.

### *Användning av ett fordon och försäkringsplikten*

Definitionen av användning av ett fordon i direktivet tar sikte på fordonets användning vid olyckstillfället (se artikel 1.1a i direktivet). EU-domstolen har i avgöranden som meddelats efter de tre hänvisade avgörandena uttalat sig i frågan om huruvida ”användning av ett fordon” påverkar försäkringspliktens omfattning, alltså frågan om när direktivet kräver försäkring. I ett avgörande konstaterade domstolen att frågan om försäkringspliktens omfattning är separat från frågan i de tidigare avgörandena och behöver fastställas i förväg, dvs. innan det berörda fordonet eventuellt blir inblandat i en olycka. Domstolen anförde också att de tidigare avgörandena inte betyder att skyldigheten att teckna en försäkring ska fastställas utifrån den faktiska användningen av fordonet som transportmedel vid en given tidpunkt (se EU-domstolens dom den 4 september 2018 i mål C-80/17, Juliana, EU:C:2018:661). Att ett fordon på grund av dess dåliga skick inte kan användas har i ett annat fall inte ansetts innebära att försäkring inte borde ha krävts (se EU-domstolens dom den 29 april 2021 i mål C-383/19, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, EU:C:2021:337).

Det framstår som rimligt att försäkringspliktens omfattning måste kunna bestämmas i förväg och alltså oberoende av hur fordonet har använts vid en olycka. Definitionen av användning av ett fordon i artikel 1.1a i direktivet bör således, precis som EU-domstolen har konstaterat, inte ha någon betydelse för att avgöra försäkringspliktens omfattning.

## 6.2 Undantag från försäkringsplikt

**Bedömning:** Det finns inte behov av att i svensk rätt föreskriva om ytterligare undantag från försäkringsplikten.

### Skälen för bedömningen

#### *Tidigare möjlighet till undantag*

I artikel 5 regleras medlemsstaternas möjlighet att förordna om undantag från den försäkringsplikt som direktivet annars kräver

enligt artikel 3. Enligt artikel 5.1 i direktivet har medlemsstaterna sedan tidigare haft möjlighet att förordna om undantag från försäkringsplikten enligt artikel 3 för särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. En medlemsstat som förordnar om undantag ska i sådana fall vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning för skador som orsakats av fordon som tillhör dessa personer utbetalas. Medlemsstaterna har också sedan tidigare haft möjlighet att förordna om undantag för särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. Medlemsstaterna ska i sådana fall se till att sådana fordon behandlas på samma sätt som fordon som inte uppfyllt försäkringsplikten (se artikel 5.2 i direktivet). Det betyder att ersättning för skador ska betalas av den nationella garantifonden, vilken i Sverige är Trafikförsäkringsföreningen. I avsnitt 5 i denna promemoria lämnas förslag på ett undantag från trafikförsäkringsplikten för vissa eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning i enlighet med artikel 5.2.

### *Nya möjligheter till undantag*

I direktivet införs nu nya möjligheter för medlemsstaterna att förordna om undantag från trafikförsäkringsplikten. Medlemsstaterna får nu förordna om undantag för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas, under förutsättning att ett formellt administrativt förfarande har genomförts (se artikel 5.3 i direktivet). Medlemsstaterna får också förordna om undantag för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde, i enlighet med nationell rätt (se artikel 5.4 i direktivet). Slutligen får medlemsstaterna nu förordna om undantag för fordon som inte får framföras i trafik på väg, i enlighet med nationell rätt (se artikel 5.5 i direktivet). En medlemsstat som förordnar om ett undantag enligt någon av de nya möjligheterna ska säkerställa att sådana fordon behandlas på samma sätt som fordon för vilka försäkringsskyldigheten inte har uppfyllts.

### *Försäkringsplikt i enlighet med de nya undantagen*

I förarbeten till trafikskadelagen har svensk rätt ansetts uppfylla direktivets försäkringsplikt (se prop. 1992/93:8 s. 11 f.). De nya

möjligheterna till undantag får anses förtydliga när medlemsstaterna är skyldiga att kräva försäkring, nämligen i de fall medlemsstaterna annars får förordna om undantag. Således gäller försäkringsplikten enligt artikel 3 för fordon som tillfälligt eller permanent har tagit ur trafik och inte får användas, för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde och för fordon som inte får framföras i trafik på väg. Frågan är därför om trafikförsäkringsplikten i svensk rätt uppfyller direktivets försäkringsplikt med de nu gjorda förtydligandena.

*Trafikförsäkringsplikt för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas*

Enligt ett av de nya undantagen får medlemsstaterna nu förordna om undantag för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas, under förutsättning att ett formellt administrativt förfarande har genomförts (se artikel 5.3 i direktivet). Undantaget synes innebära att det enligt direktivet som utgångspunkt krävs försäkring för fordon som tillfälligt eller permanent har tagit ur trafik och inte får användas.

I svensk rätt ska trafikförsäkring finnas för motordrivna fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet (se 2 § trafikskadelagen). Vilka fordon som kräver registrering för att få användas framgår av 5 § lagen om fordons registrering och användning. Vissa undantag från registreringsplikten föreskrivs i 6–9 och 11 §§. Ett fordon som är registrerat kan ställas av och på enligt bestämmelserna i 4 kap. förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Att fordonet är avställt innebär att det har antecknats som avställt i vägtrafikregistret. Ett avställt fordon får endast användas på ett begränsat sätt (se 10 § lagen om fordons registrering och användning). Den som äger ett fordon kan välja att ställa av det exempelvis för att det inte ska användas eller för att det ska skrotas.

För att ett fordon ska få avregistreras från vägtrafikregistret uppställs vissa krav i 6 kap. förordningen om fordons registrering och användning. Ett skäl för avregistrering kan exempelvis vara att ägaren visar att fordonet har förstörts eller har ändrats så att det inte

längre kan hänföras till ett registreringspliktigt fordonsslag. Ett sådant fordon får naturligtvis inte längre användas.

I förarbetena har anförts att oregistrerade men registreringspliktiga fordon kräver trafikförsäkring när de brukas i trafik här i landet. Även fordon som är avställda och sådana som inte är registreringspliktiga ska enligt förarbetena ha trafikförsäkring när de brukas i trafik (se prop. 1977/78:16 om ändring i trafikskadelagen [1975:1410], m. m., s. 62). Uttrycket brukas i trafik har tidigare inte ansetts inrymma någon begränsning, exempelvis att fordonet ska användas på allmän väg. I stället synes uttrycket ha valts för att överensstämma med registreringsplikten, alltså när ett registreringspliktigt fordon ska registreras för att få användas enligt lagen om fordons registrering och användning. För frågan om det i ett enskilt fall krävs försäkring eller inte bör det därför inte ha någon större praktisk betydelse om ett fordon är registrerat eller inte (jfr Holmqvist, Trafikskadelagen, En kommentar, kommentaren till 2 § trafikskadelagen, Juno, version 1 B och Nordenson, Trafikskadeersättning, Kommentarer till trafikskadelagstiftningen, 1977, s. 92 f.).

Ett fordon som är avregistrerat eller avställt och därför inte får användas eller endast användas på visst begränsat sätt måste alltså ha trafikförsäkring om det brukas i trafik. Eftersom det således krävs trafikförsäkring för sådana fordon under samma förhållanden som när det krävs registrering för registreringspliktiga fordon, bedöms det att svensk rätt uppfyller direktivets krav på ansvarsförsäkring med de nu gjorda förtydligandena. Därför finns det i svensk rätt inte behov av att förordna om undantag enligt artikel 5.3, dvs. för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas.

### *Trafikförsäkringsplikt för områdesfordon och fordon som inte får framföras i trafik på väg*

Enligt de två andra nya undantagen från direktivets försäkringsplikt får medlemsstaterna förordna om undantag för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde eller för fordon som inte får framföras i trafik på väg, i enlighet med nationell rätt (se artikel 5.4 och 5.5 i direktivet). Undantagen synes innebära att det normalt krävs trafikförsäkring för fordon som enbart används på

områden med begränsat tillträde och för fordon som inte får framföras i trafik på väg.

Fordon som används uteslutande inom inhägnat järnvägs-, eller industriområde, inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden är undantagna från registreringsplikt i svensk rätt (se 6 § 1 lagen om fordons registrering och användning). Sådana fordon som används inom ett begränsat område och inte är registreringspliktiga är trots det trafikförsäkringspliktiga om de brukas i trafik (jfr Holmqvist, Trafikskadelagen, En kommentar, kommentaren till 2 § trafikskadelagen, Juno, version 1 B och Nordenson, Trafikskadeersättning, Kommentar till trafikskadelagstiftningen, 1977, s. 92). Uttrycket brukas i trafik har inte ansetts begränsat exempelvis till fordonets användning på allmän väg. I stället har det uttalats att ett fordon så snart det över huvud taget kommer till användning som transportmedel anses vara i trafik, även om det framförs på en gårdsplan, en åker eller en rent privat väg. Svensk rätt bedöms därför uppfylla direktivets krav på försäkring med de nu gjorda förtydligandena. Det finns således inte behov av att i svensk rätt förordna om undantag enligt artikel 5.4 eller 5.5, dvs. för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde eller för fordon som inte får framföras i trafik på väg.



## 7 Undantaget för motortävlingar

**Förslag:** Ersättningsbeloppen som kan betalas från en motortävlingsförsäkring med anledning av en och samma skadehändelse ska höjas till 100 miljoner kronor.

**Bedömning:** I övrigt behövs det inte några författningsändringar med anledning av direktivets regler om undantag för motortävlingar.

**Skälen för förslaget och bedömningen:** Trafikskadelagen gäller inte för motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde (se 1 § 2 trafikskadelagen). I artikel 3 införs genom 2021 års direktiv ett nytt andra stycke enligt vilket det klargörs att direktivet inte är tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område. Tillägget innebär endast ett förtydligande av vad som redan anses gälla.

En förutsättning för att direktivet inte ska vara tillämpligt på sådana aktiviteter och evenemang är att organisatören eller någon annan part har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon. I skälen till direktivet klargörs att en sådan alternativ försäkring eller garanti bör ge ett skydd som så nära som möjligt motsvarar det som följer av direktivet (se skäl 12 i 2021 års direktiv).

Att skador på deltagande förare och deras fordon inte måste omfattas av försäkringsskyddet bygger på förutsättningen att de som tävlar och tränar inom motorsport är medvetna om de särskilda

risker som är förenade med sådana aktiviteter. Av naturliga skäl förväntar deltagarna sig inte samma kompensation som gäller vid olyckor till följd av vanlig trafik med motordrivet fordon. Det är samtidigt viktigt att det finns regler som är väl anpassade för motorsportaktiviteter och direktivets förtydligande på denna punkt är välkommet, inte minst ur rättssäkerhetssynpunkt.

I svensk rätt gäller en sådan alternativ försäkringsordning i och med lagen om motortävlingsförsäkring. Enligt 1 § första stycket ska det finnas motortävlingsförsäkring vid tävling med motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde. Enligt andra stycket likställs med tävling träning, övningskörning, uppvisning eller liknande användning av motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde. Från motortävlingsförsäkring betalas ersättning för person- eller sakskada som orsakas genom motordrivet fordon när det används inom inhägnat tävlingsområde med vissa undantag (se 3 § lagen om motortävlingsförsäkring). Sådan ersättning utgår alltså, liksom enligt trafikskadelagen, oberoende av om någon har varit vållande eller inte.

Försäkringsplikten fullgörs av den som anordnar tävlingen. Finns det ingen som anordnar tävlingen, fullgörs försäkringsplikten i stället av tävlingsområdets ägare eller, om området har upplåtits till annan för tävling, av denne (se 1 § lagen om motortävlingsförsäkring). Saknas motortävlingsförsäkring vid ett skadetillfälle, svarar samtliga försäkringsgivare som vid detta tillfälle hade tillstånd att meddela sådan försäkring, solidariskt för den ersättning som skulle ha utgått, om försäkring hade funnits (se 6 § samma lag).

Vad som avses med tävling i 1 § lagen om motortävlingsförsäkring synes väl svara mot aktiviteter för motorsport enligt direktivet. Även vem som ska fullgöra försäkringsplikten enligt samma paragraf svarar mot direktivets krav. När det gäller vad som ska omfattas av försäkringsskyddet betalas enligt lagen om motortävlingsförsäkring ersättning som huvudregel för person- och sakskada. Ersättning betalas dock inte i fråga om person- eller sakskada som tillfogas den som framför eller medföljer ett tävlingsfordon, skada på motordrivet fordon inom inhägnat tävlingsområde eller egendom i sådant fordon, vare sig fordonet användes vid skadetillfället eller inte, och sakskada som tillfogas försäkringstagaren eller tävlingsområdets ägare eller nyttjanderättshavare (se 3 § lagen om motortävlingsförsäkring). Det följer direkt av ordalydelsen av

direktivet när det står ”deltagande förare och deras fordon” att ersättningen inte behöver täcka person- och saksador som tillfogas den som framför fordonet. Även undantaget i lagen om motortävlingsförsäkring för skador som tillfogas den som medföljer fordonet är förenligt med direktivets krav, eftersom en medföljande inte kan anses vara en tredje man. I stället tar en medföljande en aktiv del i motorsporten och kan snarast jämföras med den som framför fordonet (jfr skäl 10 i 2021 års direktiv). Sammanfattningsvis är alltså även de svenska reglerna om vilka skador som täckts av försäkring enligt lagen om motortävlingsförsäkring förenliga med direktivets krav. Trafikskadelagens undantag för motortävlingar bedöms därmed vara i linje med direktivets bestämmelser.

I ett hänseende finns det dock anledning att revidera svensk rätt i fråga om motortävlingsförsäkringen. Som anges ovan framgår det av skälen till direktivet att den försäkring eller garanti som gäller för motortävlingar så långt som möjligt bör motsvara de krav som ställs på en traditionell försäkring för motorfordonsansvar enligt direktivet. Artikel 9 i direktivet kräver att det från en ”normal” försäkring ska kunna betalas ut ersättningsbelopp med 6,45 miljoner euro beträffande personskador och 1,3 miljoner euro för saksador. Enligt 5 § lagen om motortävlingsförsäkring krävs att ersättning med anledning av en och samma händelse ska kunna utgå med högst femtio miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. De ersättningsbelopp som ska kunna betalas från en motortävlingsförsäkring måste därför höjas för att den ersättningsordningen ska motsvara de krav som direktivet får anses uppställa på den alternativa ersättningsordningen för motortävlingar.

För att undvika att de i lag angivna beloppen ska behöva ändras vart femte år, dvs. i samband med omräkningen av direktivets ersättningsbelopp (se artikel 9.2 i direktivet), bör beloppen i lagen om motortävlingsförsäkring vara högre än direktivets minimibelopp. Det framstår som ändamålsenligt att höja takbeloppet till 100 miljoner kronor.



## 8 Ett nytt insolvensgarantisystem

### 8.1 Allmänt om insolvensgaranti

#### 8.1.1 Nuvarande ordning

En försäkringsgivare är skyldig att betala ersättning till skadelidande för skador som omfattas av en försäkring som tecknats med försäkringsgivaren. Om en försäkringsgivare försätts i konkurs finns dock en risk för att skadelidande inte får full ersättning för skador. Det finns i svensk rätt inte någon särskild ordning som säkerställer att ersättning betalas till skadelidande om en trafikförsäkringsgivare blir insolvent. Enligt direktivet ska en sådan ordning nu inrättas.

I svensk rätt finns ett generellt system för att skydda försäkringstagare. Den som har rätt att få ersättning från en försäkringsgivare har nämligen förmånsrätt enligt förmånsrättslagen (1970:979). Förmånsrätt innebär att den ersättningsberättigade har rätt att vid utmätning eller konkurs få betalt ur viss egendom före andra borgenärer. Risken för att inte få fullt betalt för sin fordran hos försäkringsgivaren minskar alltså.

Enligt 4 a § förmånsrättslagen följer förmånsrätt med försäkringstagares och andra ersättningsberättigades fordran hos försäkringsgivare i den egendom och i den omfattning som anges i 6 kap. 13 § försäkringsrörelselagen och 5 kap. 11 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. I 6 kap. 13 § första stycket försäkringsrörelselagen anges att förmånsrätt följer med fordran som grundas på försäkringsavtal, eller avser återbetalning av premier för att ett försäkringsavtal inte har kommit till stånd eller har upphört att gälla. Förmånsrätt följer inte bara med försäkringstagares utan också andra ersättningsberättigades fordringar som grundas på försäkringsavtal (se prop. 1998/99:87 s. 448 f.). Enligt förarbetena saknar det också betydelse vilket slag av försäkringsavtal en fordran

grundas på (se prop. 2005/06:37 Ändrade försäkringsrörelseregler, s. 60). Förmånsrätten är alltså tillämplig på fordringar som grundas på avtal om trafikförsäkring.

Enligt 6 kap. 13 § andra stycket försäkringsrörelselagen omfattar förmånsrätten de tillgångar som finns upptagna i det register som anges i 6 kap. 11 § samma lag när försäkringsgivaren försätts i konkurs eller utmätning sker. Av sistnämnda bestämmelse följer att en försäkringsgivare ska föra ett register som vid varje tidpunkt visar de tillgångar som används för att täcka de försäkringstekniska avsättningarna. Tillgångarna ska värderas enligt 5 kap. 2 § försäkringsrörelselagen, vilket enligt första stycket i den bestämmelsen betyder att tillgångarna ska tas upp till sitt verkliga värde. I bestämmelsen anges också att med verkliga värde avses det belopp till vilket en tillgång eller en skuld skulle kunna överlåtas eller regleras i en transaktion mellan sinsemellan oberoende parter som har ett intresse av att transaktionen genomförs. Vidare gäller att de försäkringstekniska avsättningarna ska motsvara det belopp som försäkringsgivaren skulle få betala om den omedelbart skulle föra över sina åtaganden till en annan försäkringsgivare, som är oberoende och som har intresse av att transaktionen genomförs (se 5 kap. 3 § andra stycket försäkringsrörelselagen). I 5 kap. 4 § försäkringsrörelselagen föreskrivs att beräkningen av de försäkringstekniska avsättningarna ska grundas på antaganden om riskmått, räntesatser och driftskostnader som var för sig är ansvarsfulla, tillförlitliga och objektiva. Motsvarande bestämmelser finns även i fråga om utländska försäkringsgivare som verkar i Sverige (se 5 kap. 5, 10 och 11 §§ lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige).

När en försäkringsgivare har försatts i konkurs ska Finansinspektionen utse ett allmänt ombud (se 17 kap. 14 § försäkringsrörelselagen). Det allmänna ombudet ska som konkursförvaltare delta i konkursboets förvaltning tillsammans med den eller de förvaltare som utses enligt konkurslagen och se till att försäkringstagarna omfattas av den förmånsrätt som följer av försäkringsavtalen.

Systemet innebär sammanfattningsvis att en försäkringsgivare alltid ska ha tillgångar som motsvarar de krav som kan ställas mot försäkringsgivaren och att de som har sådana krav har rätt att få betalt ur dessa tillgångar före andra borgenärer.

Vid sidan av de lagstadgade bestämmelserna om skydd vid insolvens finns det dessutom ett frivilligt åtagande från försäkringsbranschen. Inom ramen för det så kallade Gröna Kort-samarbetet har Trafikförsäkringsföreningen åtagit sig att ersätta skadelidande i samband med insolvens hos försäkringsgivare i vissa gränsöverskridande situationer. Åtagandet har skett genom 1995 års konvention om återkrav mellan garantifonder i samband med att en trafikförsäkringsgivare blir insolvent. I korthet innebär det att Trafikförsäkringsföreningen ersätter en utländsk garantifond i en konventionsstat för kostnader som den fonden ådrar sig på grund av betalning för skador som annars skulle ha ersatts av en svensk försäkringsgivare om den svenska försäkringsgivaren blir insolvent. Trafikförsäkringsföreningen har även åtagit sig att ersätta skadelidande i Sverige om en utländsk försäkringsgivare som driver verksamhet i Sverige blir insolvent. Skadelidande ersätts på samma sätt som skadelidande som drabbas av skador av oförsäkrade fordon och ersättningen krävs sedan tillbaka av garantifonden i bolagets hemland. Det frivilliga åtagandet gäller alltså i gränsöverskridande situationer. Om en svensk försäkringsgivare blir insolvent kan svenska skadelidande inte vända sig till Trafikförsäkringsföreningen.

### 8.1.2 Tidigare förslag

#### *1993 års departementspromemoria*

Frågan om hur skadelidande ska ersättas vid insolvens hos en försäkringsgivare har analyserats tidigare. Till följd av en framställan från Finansinspektionen 1992 inleddes ett arbete med att utreda möjligheterna att åstadkomma ett sådant skydd. Arbetet resulterade i departementspromemorian Skydd för skadelidandes anspråk på trafikskadeersättning vid försäkringsgivarens insolvens (Ds 1993:35).

I promemorian föreslogs att det skulle införas ett skydd för ersättning för personskada. Det föreslogs att skyddet skulle byggas upp kring ett solidariskt ansvar för trafikförsäkringsgivarna liknande det som gäller när ett oförsäkrat eller okänt fordon varit inblandat i en trafikolycka. Det solidariska ansvaret skulle inträda när en försäkringsgivare försätts i konkurs. Det föreslogs att ansvaret skulle åvila dels de försäkringsgivare som vid konkursutbrottet hade

tillstånd att meddela trafikförsäkring, dels de försäkringsgivare som var hemmahörande inom EES-området och meddelade trafikförsäkring här genom gränsöverskridande verksamhet. Ansvaret skulle fördelas mellan dem i förhållande till deras premieintäkter från trafikförsäkring här i landet och de skulle företrädas av Trafikförsäkringsföreningen som legal ställföreträdare. Konkursförvaltaren skulle underrätta Trafikförsäkringsföreningen om anspråk som kunde antas omfattas av det solidariska ansvaret. Föreningen skulle därefter fullgöra den betalningsskyldighet som åvilade den insolventa trafikförsäkringsgivaren.

Förslagen i departementspromemorian ledde inte till lagstiftning. I stället kom fokus att skiftas till frågan om det borde införas ett generellt garantisystem för insolvens hos försäkringsgivare, dvs. ett system som inte bara skyddar skadelidande vid en trafikförsäkringsgivares insolvens.

### *1998 års betänkande*

År 1996 beslöts att en särskild utredare skulle analysera hur ett svenskt garantisystem för försäkringsfordringar borde utformas. Utredningen överlämnade 1998 betänkandet Försäkringsgaranti – Ett garantisystem för försäkringsersättningar (SOU 1998:22).

I betänkandet föreslogs att det skulle inrättas en garantiordning som skulle administreras av en ideell förening. De försäkringsgivare som meddelade försäkringar som kunde ge rätt till ersättning från garantin skulle vara medlemmar i föreningen. Detta gällde både svenska försäkringsgivare och försäkringsgivare från andra länder som drev verksamhet här i landet. Finansieringen av garantin föreslogs ske först efter att ett bolag försatts i konkurs. Syftet var alltså inte att bygga upp en fond. I stället skulle avgifter tas ut av medlemmarna i föreningen om och när kostnader uppstod.

Utredningens förslag behandlades i propositionen Ändrade försäkringsrörelse regler (prop. 1998/99:87 s. 351 f.). Regeringen konstaterade att förslaget om ett försäkringsgarantisystem var förenat med ett flertal problem, bland annat att ett sådant system i sig kan locka fram en beteendeförändring med ett högre risktagande. Regeringen ansåg sammantaget att det inte fanns tillräckliga skäl att då införa en garantiordning, men framhöll att det inte hindrar att



frågan kan prövas på nytt när erfarenhet finns från tillämpningen av de då föreslagna nya försäkringsrörelsereglerna.

### 8.1.3 Direktivet

I direktivet finns regler om ett nytt insolvensgarantisystem. Systemet syftar till att skydda skadelidande vid en försäkringsgivares insolvens. För att skyddet för skadelidande ska vara verkningsfullt och effektivt anges i direktivet att det är en förutsättning att skadelidande alltid erhåller de belopp de har rätt till, oberoende av om den ansvarige partens försäkringsgivare är insolvent eller inte (se skäl 20 i 2021 års direktiv). Medlemsstaterna ska därför inrätta ett organ (nedan kallat insolvensorgan) som ger ersättning till skadelidande som är bosatta inom deras territorium. Insolvensorganet ska ha rätt att återkräva ersättningen från motsvarande organ i den insolventa försäkringsgivarens hemmedlemsstat. I direktivet finns också bestämmelser om bland annat hur skadelidande ska framställa ersättningsanspråk, hur insolvensorganet ska svara på anspråk, tidsfrister för betalning och underrättelseskyldighet mellan olika aktörer. Enligt direktivet ska insolvensorganen sträva efter att ingå en överenskommelse med varandra om deras uppgifter och skyldigheter och ersättningsförfarandena.

Insolvensgarantisystemet regleras i två nya artiklar 10a och 25a i direktivet. Medan systemet enligt artikel 10a syftar till att skydda skadelidande för skador till följd av olyckor som inträffar i den medlemsstat där de är bosatta, skyddar systemet enligt artikel 25a skadelidande när olyckan inträffar i en annan medlemsstat. Systemen är i stort sett desamma. Skillnaderna består främst i att systemet enligt artikel 25a även kräver att skadeersättningsorgan ska underrättas om exempelvis ett beslut om konkurs.

## 8.2 Ett nytt insolvensgarantisystem ska införas

### 8.2.1 Insolvensorganet, dess ersättningskyldighet och finansiering

**Förslag:** De försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring ska vara insolvensorgan här i landet. Insolvensorganet ska företrädas av Trafikförsäkringsföreningen.

Trafikförsäkringsgivarna ska svara för organets förpliktelser. Ansvaret ska fördelas efter förhållandet mellan premierna för trafikförsäkringar.

Insolvensorganet ska betala ersättning till skadelidande bosatta här i landet om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i EES är föremål för tvångslikvidation, konkurs eller annat liknande kollektivt tvingande förfarande. I vissa situationer ska insolvensorganet ha rätt att kräva ersättningen från ett insolvensorgan i ett annat EES-land.

Om en trafikförsäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 trafikskadelagen är föremål för konkurs eller tvångslikvidation, ska insolvensorganet betala ersättning som krävs av ett insolvensorgan i ett annat EES-land. Betalning ska ske inom 6 månader, om inte något annat har avtalats.

Regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om att Trafikförsäkringsföreningen ska ge den skadelidande ett motiverat besked om ersättning inom tre månader. Sådana föreskrifter ska tas in i trafikförsäkringsförordningen.

Insolvensorganet ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och senast tre månader från det att skadelidande har godtagit det motiverade ersättningsanbudet från Trafikförsäkringsföreningen.

### Skälen för förslaget

*Vilka skadelidande ska insolvensorganet ersätta?*

Enligt artikel 10a.1 i direktivet ska varje medlemsstat inrätta eller auktorisera ett organ som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, minst upp till

gränserna för försäkringsskyldigheten, för personskador och sakskador som orsakas av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då a) försäkringsföretaget försätts i konkurs, eller b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG (Solvens II-direktivet). Enligt artikel 25a.1 i direktivet gäller detsamma, med det tillägget att ersättningskyldigheten gäller i de fall som avses i artikel 20.1 i direktivet, dvs. när olyckan inträffat i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

Insolvensorganet ska alltså enligt direktivet ersätta skadelidande som är bosatta i Sverige, både vid olyckor som inträffat i Sverige och i en annan medlemsstat. Uttrycket bosatt definieras inte i direktivet. Det avser givetvis inte varje plats där den skadelidande tillbringar sin dygnsvila. För att en person ska anses bosatt i direktivets mening bör krävas att det är fråga om en fast anknytning till landet i fråga. Uttrycket torde ha en något vidare innebörd än hemvist. Den som har sin hemvist i Sverige bör under alla omständigheter även anses vara bosatt här (jfr prop. 2001/02:33 s. 52). Det svenska insolvensorganet bör alltså åläggas att ersätta skadelidande som är bosatta här i landet. Även ersättning till skadelidande om en utländsk försäkringsgivare eller dess skaderegleringsrepresentant inte svarar på ett krav i tid betalas till skadelidande bosatta här enligt 28 § trafikskadelagen.

### *Försäkringsgivare*

Insolvensorganets skyldigheter gäller enligt artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet i förhållande till ett försäkringsföretag. Enligt artikel 1.6 i 2009 års direktiv avses med försäkringsföretag ett företag som har fått officiell auktorisation enligt artikel 6 eller artikel 23.2 i direktiv 73/239/EEG. Det direktivet har enligt artikel 310 i Solvens II-direktivet upphört att gälla och hänvisningar till det upphävda direktivet ska i stället tolkas som hänvisningar till Solvens II-direktivet enligt en viss jämförelsetabell.

Enligt artikel 14.1 och 14.2 i Solvens II-direktivet (som enligt tabellen motsvarar artikel 6 i direktiv 73/239/EEG), ska auktorisation krävas för att starta direkt försäkringsverksamhet som

omfattas av det direktivet. Vidare ska följande företag ansöka om sådan auktorisation hos tillsynsmyndigheten i hemmedlemsstaten: a) varje företag som etablerar sitt huvudkontor inom denna medlemsstats territorium, och b) varje försäkringsföretag som, efter att ha beviljats auktorisation enligt punkt 1, önskar utvidga sin verksamhet till en hel försäkringsklass eller till andra klasser än de för vilka det redan är auktoriserat. Det är alltså, för det första, sådana försäkringsgivare som har sitt huvudkontor inom en medlemsstat och som har auktoriserats av den medlemsstaten som ska omfattas av insolvensgarantisystemet.

I artikel 162.2 i Solvens II-direktivet (som enligt tabellen motsvarar artikel 23.2 i direktiv 73/239/EEG) uppställs kriterier för att en medlemsstat ska få bevilja auktorisation för företag vars huvudkontor är beläget utanför gemenskapen och som vill etablera sig i medlemsstaten och bedriva direkt liv- och skadeförsäkringsverksamhet. Det är alltså, för det andra, sådana försäkringsgivare som har sitt huvudkontor utanför gemenskapen, men som har etablerat en filial som har auktoriserats inom en medlemsstat som ska omfattas av systemet.

*Vilka förfaranden ska omfattas av insolvensgarantisystemet?*

Skyldigheten för insolvensorganet att ersätta skadelidande gäller enligt direktivet från den tidpunkt då a) försäkringsföretaget försätts i konkurs, eller b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i Solvens II-direktivet. Skyldigheten för det organ som inrättas i Sverige gäller i förhållande till skadelidande bosatta här. Skyldigheten gäller både vid olyckor här och i andra medlemsstater (se artiklarna 10a och 25a i direktivet). Skyldigheten gäller också både när en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring här och när försäkringsgivare som har tillstånd att meddela motsvarande försäkring i en annan medlemsstat är föremål för ett sådant förfarande. Ersättningskyldigheten för det svenska insolvensorganet måste därför omfatta även förfaranden som enligt lagen i andra medlemsstater utgör konkurs eller likvidationsförfarande enligt definitionen i Solvens II-direktivet. Som närmare redogörs för nedan ska insolvensorganen enligt direktivet underrätta varandra när

en myndighet fattar beslut om att inleda ett sådant förfarande (se artiklarna 10a.3 och 25a.3 i direktivet). Det svenska insolvensorganet kommer alltså få information från sin utländska motsvarighet för det fall ett förfarande inleds i ett annat land.

Enligt artikel 268.1 d i Solvens II-direktivet definieras likvidationsförfarande som ett kollektivt förfarande som innebär att ett försäkringsföretags tillgångar avyttras och behållningen fördelas mellan borgenärerna, aktieägarna eller delägarna på lämpligt sätt och som med nödvändighet medför ingripande av de behöriga myndigheterna, inbegripet fall där det kollektiva förfarandet avslutas med ackord eller annan motsvarande åtgärd, oavsett om förfarandet baseras på insolvens eller om det är frivilligt eller obligatoriskt. Motsvarande definition fanns tidigare i artikel 2 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/17/EG av den 19 mars 2001 om rekonstruktion och likvidation av försäkringsföretag. Det direktivet upphävdes genom Solvens II-direktivet och regleringen togs i stället in där.

EU-regleringen har i svensk rätt genomförts i lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens. I 2 § 2 definieras likvidationsförfarande som tvångslikvidation, konkurs och liknande kollektivt tvingande förfarande som har beslutats av domstol eller annan myndighet och innebär att företagets eller institutets tillgångar avyttras och behållningen fördelas mellan borgenärerna, aktieägarna eller delägarna (nedan kallat likvidationsförfarande). De förfaranden som i svensk rätt utgör ett likvidationsförfarande är tvångslikvidation och konkurs (se prop. 2005/06:37 EU:s insolvensreglering, s. 52).

Det bör således vara när en försäkringsgivare är föremål för ett likvidationsförfarande enligt 2 § 2 lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens som insolvensorganet ska ersätta skadelidande bosatta här. Det bör framgå av trafikskadelagen. Eftersom konkurs omfattas av definitionen behöver det inte anges uttryckligen i trafikskadelagen.

### *När svarar insolvensorganet för ersättningsanspråken?*

Enligt direktivet ska skadelidande kunna vända sig till insolvensorganet för att få ersättning från den tidpunkt då försäkringsgivaren

blev föremål för ett likvidationsförfarande (se artiklarna 10a.1 och 25a.1 i direktivet). Insolvensorganets ersättningsskyldighet inträder alltså när den behöriga myndigheten fattar beslut om att inleda ett sådant förfarande. Ett konkursförfarande inleds exempelvis vid domstolens beslut om konkurs.

I direktivet anges däremot inte när skadelidandes ersättningsanspråk ska ha uppkommit för att omfattas av insolvensorganets ersättningsskyldighet. Det framstår som naturligt att insolvensorganet ska ersätta skadelidande som hade en fordran på försäkringsgivaren avseende ersättning för skada redan när denne blev föremål för likvidationsförfarandet. Eftersom direktivet inte anger någon begränsning till sådana anspråk bör insolvensorganet även vara skyldigt att ersätta skador som inträffat efter denna tidpunkt. En sådan tolkning framstår också som rimlig, eftersom det ur skadelidandes synvinkel är en slump om en skada inträffar strax före eller strax efter den angivna tidpunkten. En förutsättning för insolvensorganets ersättningsskyldighet enligt direktivet är dock att fordonet är försäkrat hos försäkringsgivaren. Om försäkringsavtalet har upphört till följd av ett likvidationsförfarande bör inte insolvensorganet vara skyldigt att betala ersättning till skadelidande för skador som uppkommit efter avtalets upphörande. Enligt svensk rätt kan exempelvis en konkursförvaltare säga upp försäkringsavtalet med 14 dagars uppsägningstid (se 3 kap. 9 § försäkringsavtalslagen).

### *Vilka anspråk ska insolvensorganet ersätta?*

Insolvensorganet ska enligt direktivet ersätta skadelidande minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten för person- och sakskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag (se artiklarna 10a.1 och 25a.1).

Direktivet kräver vidare att insolvensorganet ska ersätta skadelidande minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten. I svensk rätt betalas trafikskadeersättning för person- eller sakskador som uppkommer i följd av trafik här i landet. Samma trafikskadeersättning betalas för skada som i följd av trafik utomlands tillfogas svensk medborgare eller den som har hemvist i Sverige (se 8 § trafikskadelagen). Enligt 9 § trafikskadelagen ska vissa bestämmelser i skadeståndslagen (1972:207) tillämpas vid ersätt-

ningens bestämmande. Enligt 14 § trafikskadelagen kan trafikskadeersättning betalas från ett fordon's trafikförsäkring med vissa högsta belopp. Trafikförsäkringen ska också, beträffande skada som uppkommer i följd av trafik med ett motordrivet fordon i något annat land i ESS än Sverige, därutöver täcka ersättning som enligt lagstiftningen i det land där skadan uppkommit ska omfattas av en obligatorisk motorfordonsförsäkring (se 38 § trafikskadelagen).

Insolvensorganet ska också betala ersättning till skadelidande bosatta här bland annat för skador som orsakats av ett utländskt fordon som försäkrats av en försäkringsgivare i ett annat EES-land. Insolvensorganet kan således behöva betala sådan ersättning som enligt en annan medlemsstats lag ska betalas av den obligatoriska motorfordonsförsäkringen. Det kan alltså även bli fråga om annan ersättning än sådan som kan utges ur en svensk trafikförsäkring. För att insolvensgarantisystemet ska medföra avsett skydd för skadelidande bör samma skador ersättas med samma belopp när ersättning betalas av insolvensorganet i stället för försäkringsgivaren.

Det svenska insolvensorganet bör därför vara skyldigt att betala ersättning till skadelidande i den utsträckning ersättningen ska betalas enligt en försäkring hos en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i EES. Insolvensorganet kommer därmed att utge ersättning för person- och sakskador under samma förutsättningar och med samma belopp som solventa försäkringsgivare. Eftersom svensk rätt bedöms uppfylla den försäkringsskyldighet som direktivet kräver av medlemsstaterna innebär det att insolvensorganet kommer att ersätta skadelidande i den utsträckning som direktivet kräver, dvs. minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten.

#### *Återkrav mellan insolvensorganen*

Enligt artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet ska insolvensorganet som betalat ersättning till skadelidande, alltså insolvensorganet i den medlemsstat där skadelidande är bosatt, om försäkringsföretagets hemmedlemsstat är en annan, ha rätt att begära full ersättning för betalningen från insolvensorganet i den andra medlemsstaten. Det innebär alltså att insolvensorganet som har betalat ersättning till

skadelidande i vissa fall kan få ersättning för betalningen från ett annat insolvensorgan.

En liknande ordning för återkrav finns mellan de så kallade skadeersättningsorganen. Enligt artikel 24.2 i direktivet har skadeersättningsorganet i den medlemsstat där skadelidande är bosatt rätt att kräva ersättning från skadeersättningsorganet i den medlemsstat där den försäkringsgivare som har utfärdat försäkringsbrevet är etablerad. När direktivets bestämmelser om skadeersättningsorgan genomfördes i svensk rätt infördes ingen bestämmelse om deras rätt till återkrav. I stället lämnades rätten till återkrav att lösas inom ramen för de avtal som skadeersättningsorganen enligt artikel 24.3 i direktivet skulle ingå sinsemellan.

Enligt artiklarna 10a.13 och 25a.13 i direktivet ska insolvensorganen i likhet med skadeersättningsorganen sträva efter att ingå en överenskommelse. Överenskommelsen ska handla om hur artiklarna ska genomföras, insolvensorganens uppgifter och skyldigheter samt ersättningsförfarandena. Det framstår mot den bakgrunden som att det skulle vara lämpligt att även i detta fall låta insolvensorganen reglera ersättningssystemen dem emellan inom ramen för den överenskommelsen. Det är dock inte säkert att någon överenskommelse kan ingås. Enligt direktivet ska medlemsstaterna visserligen inrätta insolvensorganen ett halvår innan direktivet ska vara genomfört och insolvensorganen ska sträva efter att ingå en överenskommelse senast dagen för genomförandet. Om någon överenskommelse inte har ingåtts den dagen, ges kommissionen dock befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa de förfarandemässiga uppgifterna och skyldigheterna (se artiklarna 10a.13 och 25a.13 i direktivet). Någon motsvarande tidsgräns och befogenhet för kommissionen fanns inte för direktivets regler om skadeersättningsorganen. För att säkerställa att direktivets skyldigheter enskilda emellan genomförs i svensk rätt bör de således regleras i lag.

Det bör således införas bestämmelser om det svenska insolvensorganets skyldighet att betala ersättning till ett insolvensorgan i en annan medlemsstat. Skyldigheten enligt direktivet ska gälla om likvidationsförfarandet avser en försäkringsgivare med hemmedlemsstat här i landet (se artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet). Enligt en ny punkt 8 i artikel 1 i direktivet ska med hemmedlemsstat avses detsamma som enligt definitionen i artikel



13.8 a i Solvens II-direktivet, dvs. den medlemsstat där det försäkringsföretag som försäkrar risken har sitt huvudkontor.

I 5 § första stycket trafikskadelagen regleras vilka försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring här i landet. Frågan är vilka av dem som har hemmedlemsstat här i landet. Enligt första punkten i den bestämmelsen får trafikförsäkring meddelas av en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen. Enligt 4 kap. 17 § försäkringsrörelselagen ska en sådan försäkringsgivare ha huvudkontor i Sverige. En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 har alltså hemmedlemsstat här i landet.

Trafikförsäkring i Sverige kan också meddelas av EES-försäkringsgivare och försäkringsgivare från tredje land (se 5 § första stycket 2 och 3 trafikskadelagen samt 1 kap. 5 §, 2 kap. 1 § och 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige). EES-försäkringsgivare och försäkringsgivare från tredje land har inte säte i Sverige (se 1 kap. 5 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige). Enligt artikel 20 i Solvens II-direktivet ska medlemsstaterna kräva att försäkringsföretags huvudkontor ska vara belägna i samma medlemsstat som deras stadgeenliga säte. EES-försäkringsgivare och försäkringsgivare från tredje land bör därmed inte ha hemmedlemsstat här i landet. Sammanfattningsvis är det alltså trafikförsäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 trafikskadelagen som har huvudkontor och hemmedlemsstat här i landet. Det är alltså vid sådana försäkringsgivares likvidationsförfaranden det svenska insolvensorganet kan behöva ersätta ett insolvensorgan i en annan medlemsstat.

De förfaranden som i svensk rätt utgör likvidationsförfaranden är konkurs och tvångslikvidation (se prop. 2005/06:37 s. 52). Det är således om en trafikförsäkringsgivare är föremål för konkurs eller tvångslikvidation som det svenska insolvensorganet kan behöva ersätta det utländska insolvensorganet.

Sammanfattningsvis ska det svenska insolvensorganet ersätta ett utländskt insolvensorgan för dess betalningar till skadelidande med anledning av att en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 är föremål för konkurs eller tvångslikvidation. Ersättningskyldigheten bör begränsas till sådan

ersättning som omfattas av en försäkring hos trafikförsäkringsgivaren och som har betalats till skadelidande.

Enligt artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet ska insolvensorganen vid återkrav utföra betalningen inom rimlig tid som inte överstiger sex månader efter det att organet har mottagit ett sådant ersättningsanspråk, om inte annat skriftligen har avtalats. För att uppfylla direktivet bör det införas en bestämmelse om detta.

En bestämmelse om att insolvensorgan i andra medlemsstater under vissa förhållanden ska betala ersättning till det svenska insolvensorganet skulle knappast få någon effekt mot bakgrund av den territoriella begränsningen av en lags rättsverkan. Någon sådan bestämmelse bör därför inte införas. Det finns dock inget hinder mot att reglera det svenska insolvensorganets rätt att begära sådan ersättning från ett utländskt organ. Det svenska insolvensorganet bör således ha rätt att i vissa fall framställa krav på att få ersättning åter från ett insolvensorgan i en annan medlemsstat. Enligt förslagen ovan ska det svenska insolvensorganet vara skyldigt att betala ersättning till skadelidande bosatta här bland annat när en försäkringsgivare som i en annan medlemsstat har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring är föremål för ett likvidationsförfarande. I enlighet med artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet bör det svenska insolvensorganet ha rätt att framställa krav på att få sådan ersättning åter.

Insolvensorganet föreslås också överta skadelidandes fordran hos försäkringsgivaren som är föremål för likvidationsförfarande (se avsnitt 8.2.2). Insolvensorganet kan således välja att, i stället för att kräva ersättningen åter från ett annat insolvensorgan, framställa krav på ersättning för betalningen mot försäkringsgivaren som är föremål för likvidationsförfarandet.

### *Hur ska insolvensgarantisystemet finansieras?*

Enligt artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att insolvensorganet förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande när ersättning ska betalas. Åtgärderna kan omfatta krav på att lämna ekonomiska bidrag, under förutsättning att de endast åläggs försäkringsgivare som har auktoriserats av den medlemsstat som

fastställer kraven. Av skäl 25 i 2021 års direktiv framgår bland annat att det är nödvändigt att medlemsstaterna inför lämpliga arrangemang för att säkerställa att de medel som behövs för att ersätta skadelidande är tillgängliga när ersättning ska betalas.

Enligt 16 § trafikskadelagen ansvarar trafikförsäkringsgivarna solidariskt bland annat för att säkerställa att skadelidande får ersättning för skada orsakad av ett oförsäkrat eller okänt fordon. Enligt 28 § åläggs trafikförsäkringsgivarna också ett solidariskt ansvar för ersättning för skador som skadelidande bosatta i Sverige orsakats i ett annat EES-land i vissa fall. Ersättning för skador i sådana fall finansieras av trafikförsäkringsgivarna. Insolvensgarantisystemet som nu föreslås syftar också till att säkerställa ersättning till skadelidande. Det finns inte skäl att införa en annan ordning när det gäller finansieringen av insolvensgarantisystemet. Även i detta fall bör det alltså vara trafikförsäkringsgivarna som ansvarar för finansieringen.

Trafikförsäkringsgivarnas finansiering kan organiseras på olika sätt. Ett alternativ är att försäkringsgivarna åläggs att göra avsättningar till en för ändamålet skapad säkerhetsfond som förvaltas av insolvensorganet. Frågor att då ta ställning till skulle vara hur stora avsättningar som behöver göras och hur ersättningskyldigheten skulle säkerställas om fondens medel inte räcker till.

Ett annat alternativ är att trafikförsäkringsgivarna åläggs ett solidariskt ansvar i efterhand för trafikskadeersättning som kan komma att behöva betalas till följd av en försäkringsgivares insolvens. Det solidariska ansvaret skulle då utformas på ett liknande sätt som det solidariska ansvaret som redan gäller för exempelvis försäkringspliktiga fordon som saknar trafikförsäkring (se 16 § andra stycket trafikskadelagen). Betalningsansvaret skulle i så fall aktualiseras först i samband med att ersättning ska betalas.

En fördel med en säkerhetsfond skulle vara att insolvens hos en försäkringsgivare i princip inte skulle beröra andra försäkringsgivare eftersom insolvensorganets kostnader skulle täckas av redan avsatta medel i fonden. Avsättningarna skulle dock kunna leda till kostnadsökningar hos försäkringsgivarna, vilket i sin tur kan antas leda till höjningar av försäkringspremierna. Även förvaltningen av en fond skulle medföra kostnader och kräva särskild kompetens om kapitalförvaltning hos insolvensorganet. Det kan ifrågasättas om dessa kostnader är motiverade när ersättningskyldigheten endast är

avsedd att uppkomma i undantagssituationer, nämligen vid en trafikförsäkringsgivares insolvens. En säkerhetsfond väcker också skattetekniska frågor, exempelvis om avsättningarna är avdragsgilla som kostnader. En annan fråga att överväga är hur de gjorda avsättningarna ska förhålla sig nya försäkringsgivare och försäkringsgivare som vill avsluta sin verksamhet.

En fördel med ett solidariskt ansvar i efterhand är att ekonomiska dispositioner inte skulle behöva göras förrän en trafikförsäkringsgivare blir insolvent. Försäkringsgivarna skulle kunna hantera risken att behöva betala ersättning som en affärsrisk som kan kalkyleras, bland annat mot bakgrund av hur stora marknadsandelar de olika försäkringsgivarna har. En annan fördel med ett solidariskt ansvar är att det ger ett omedelbart skydd, till skillnad från en fond som behöver byggas upp under ett antal år.

Sammantaget talar övervägande skäl för att finansieringen bör lösas genom att trafikförsäkringsgivarna åläggs ett solidariskt ansvar i efterhand. Det innebär att finansieringen av insolvensgarantisystemet bör lösas med ett system som liknar det som redan gäller enligt 16 och 28 §§ trafikskadelagen.

### *Vilka trafikförsäkringsgivare ska bidra till insolvensgarantisystemets finansiering?*

Krav på att lämna bidrag för att finansiera insolvensgarantisystemet får endast åläggas försäkringsgivare som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven (se artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet). Denna reglering skiljer sig mot vad som annars gäller vid deltagande i nationella garantisystem vid gränsöverskridande verksamhet enligt Solvens II-direktivet. Enligt det direktivet får nämligen även en värdmedlemsstat, alltså den medlemsstaten där den gränsöverskridande verksamheten bedrivs, kräva att försäkringsgivaren deltar i ett garantisystem (se artikel 189 i det direktivet). Vid utformningen av insolvensgarantisystemet har i stället en annan lösning valts. Som framgår ovan ska vid gränsöverskridande verksamhet i stället insolvensorganet som betalat ersättning till skadelidande kunna kräva ersättningen åter från insolvensorganet i försäkringsgivarens hemmedlemsstat (se artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet).

Frågan om vilka försäkringsgivare som bör bidra till det svenska insolvensgarantisystemet och fördelningen dem emellan bör rimligtvis ta hänsyn till vilka försäkringsgivare och vilka krav som kan behöva täckas av det svenska systemet. Det är rimligt att det kollektivt vars kostnader ska täckas av systemet också bidrar till dess finansiering.

Det är alltså trafikförsäkringsgivare som har auktoriserats i Sverige som kan åläggas att bidra till insolvensgarantisystemet. Av 5 § trafikskadelagen framgår vilka försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring. Enligt första stycket 1 får trafikförsäkring meddelas av försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen. Enligt den bestämmelsen ska ett företag få tillstånd att driva försäkringsrörelse under vissa förutsättningar. Försäkringsgivare som har ett tillstånd enligt bestämmelsen har auktoriserats i Sverige och kan enligt direktivet åläggas att finansiellt bidra till insolvensgarantisystemet.

Enligt 5 § första stycket 2 trafikskadelagen får trafikförsäkring också meddelas av en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Enligt den senare bestämmelsen kan en försäkringsgivare från tredje land efter tillstånd bedriva försäkringsrörelse i Sverige från en generalagentur eller en filial här i landet. Med försäkringsgivare från tredje land avses en annan utländsk försäkringsgivare än en EES-försäkringsgivare som enligt sitt hemlands lag är en juridisk person (se 1 kap. 5 § 2 lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige). Som nämns ovan får krav att lämna bidrag för att finansiera insolvensgarantisystemet endast åläggas försäkringsgivare som har auktoriserats i Sverige. Det tillstånd som försäkringsbolag från tredje land har beviljats bedöms vara en sådan auktorisation. Det finns därför inget hinder i direktivet mot att ålägga dem att bidra till det svenska insolvensgarantisystemets finansiering.

Enligt 5 § första stycket 3 trafikskadelagen får trafikförsäkring slutligen meddelas av en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Sådana företag får, om de i sitt hemland har tillstånd att driva försäkringsrörelse, bedriva verksamhet i Sverige från en sekundäretablering eller genom gränsöverskridande verksamhet efter det att Finansinspektionen

mottagit en underrättelse med viss information. Något tillstånd beviljas alltså inte för sådana bolag och de är således inte auktoriserade i Sverige. De kan därför inte åläggas att bidra till det svenska insolvensgarantisystemet.

Eftersom det svenska insolvensorganet kommer att vara skyldigt att betala ersättning till skadelidande bosatta här om en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 och 2 trafikskadelagen blir föremål för ett likvidationsförfarande bör sådana försäkringsgivare bidra till det svenska insolvensgarantisystemet. Det svenska insolvensorganet kommer också att vara skyldigt att betala ersättning till skadelidande bosatta här om en försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 3 samma lag blir föremål för ett likvidationsförfarande. En sådan försäkringsgivare har sin hemmedlemsstat i en annan medlemsstat. Det svenska insolvensorganet kan då kräva ersättningen åter från insolvensorganet i den medlemsstaten. Att sådana försäkringsgivare enligt direktivet inte kan åläggas att bidra till det svenska insolvensgarantisystemet framstår alltså som rimligt.

Svenska försäkringsgivare kan bedriva verksamhet i andra medlemsländer i enlighet med principerna om frihet att tillhandahålla tjänster och etableringsfrihet. Det kan diskuteras om en försäkringsgivare vars tillstånd inte omfattar motorfordonsförsäkring i Sverige, kan ha rätt att tillhandahålla sådan försäkring i en annan medlemsstat. En sådan försäkringsgivare skulle i så fall inte enligt vad som föreslås ovan bidra till finansieringen av det svenska insolvensgarantisystemet, eftersom det inte är en sådan försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 eller 2 trafikskadelagen. Försäkringsgivaren kan inte heller åläggas att bidra till någon annan medlemsstats insolvensorgan eftersom försäkringsgivaren inte har auktoriserats av den medlemsstaten. Genom att inte behöva bidra till finansieringen av något insolvensorgan skulle försäkringsgivaren få en konkurrensfördel i förhållande till andra trafikförsäkringsgivare. Det kan därför övervägas om förslaget också borde omfatta en försäkringsgivare som lagt upp sin verksamhet på detta sätt. Bestämmelserna i Solvens II-direktivet, särskilt artiklarna 15, 145 och 147, får dock förstås som att rätten att tillhandahålla försäkring i en annan medlemsstat genom frihet att tillhandahålla tjänster och etableringsfrihet omfattar sådana försäkringsklasser som det nationella tillståndet omfattar. Ett bolag kan därför inte organisera

sin verksamhet på detta sätt och den möjliga konkurrens fördelen framstår mot den bakgrunden endast som hypotetisk.

Det föreslås mot den angivna bakgrunden att de försäkringsgivare som vid tidpunkten för ett beslut om ett likvidationsförfarande fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 trafikskadelagen solidariskt ska svara för ersättningen till skadelidande bosatta i Sverige. Eftersom insolvensgarantisystemet avser att ersätta skadelidande när en försäkringsgivare blir insolvent, är det rimligt att den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet inte omfattas av det solidariska ansvaret.

Det finns inte skäl för att någon annan krets av försäkringsgivare ska vara ansvariga för ersättningen vid återkrav från ett annat insolvensorgan. Samma krets av försäkringsgivare bör alltså också vara solidariskt ansvariga för sådan ersättning.

### *Finansieringsskyldighetens fördelning*

I 24 § trafikskadelagen regleras försäkringsgivarnas inbördes ersättningsansvar för kostnader med anledning av skador orsakade av exempelvis oförsäkrade eller okända fordon. Enligt bestämmelsen fördelas ansvaret efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. Det finns inga skäl att använda någon annan fördelningsmodell för ansvaret när det gäller kostnader med anledning av insolvensgarantisystemet. Ansvaret bör alltså även för sådana kostnader fördela sig i förhållande till försäkringsgivarnas premieintäkter näst föregående år. Mot bakgrund av vilka krav på ersättning som slutligt ska belasta det svenska insolvensorganet bör dock andra regler gälla för vilka premieintäkter som ska beaktas vid fördelningen.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 trafikskadelagen ska ha sitt huvudkontor i Sverige (se 4 kap. 17 § försäkringsrörelselagen). En sådan försäkringsgivare kommer alltså att ha sin hemmedlemsstat här i landet enligt direktivets definition. Det innebär att det svenska insolvensorganet ska ersätta ett insolvensorgan i en annan medlemsstat för ersättning som det organet betalat med anledning av att en sådan försäkrings-

givare blir föremål för konkurs eller tvångslikvidation. När en sådan försäkringsgivare meddelar motorfordonsförsäkring i andra EU-länder genom gränsöverskridande verksamhet kan försäkringsgivaren inte åläggas att bidra till finansieringen av det utländska insolvensorganet. Det framstår därför som rimligt att de försäkringsgivarna bidrar till det svenska insolvensorganets kostnader i proportion till hela premieinkomsten avseende motorfordonsförsäkringsverksamheten, oavsett om inkomsten hänför sig till verksamhet i Sverige eller verksamhet i en annan medlemsstat.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 3 trafikskadelagen, alltså en försäkringsgivare från tredje land, kan inte med stöd av tillståndet bedriva gränsöverskridande verksamhet i andra medlemsstater. För sådana försäkringsgivare bör bara premieinkomster avseende verksamhet här i landet beaktas.

#### *Det svenska insolvensorganet*

Det föreslås ovan att finansieringen av insolvensgarantisystemet bör lösas genom att trafikförsäkringsgivarna som har tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 trafikskadelagen åläggs ett solidariskt ansvar i efterhand. Trafikförsäkringsgivarna har enligt 28 § trafikskadelagen i vissa fall redan i dag ett liknande solidariskt ansvar för ersättning för skador som skadelidande bosatta i Sverige orsakats i ett annat EES-land. Bestämmelsen innebär enligt förarbetena att det är kollektivet av försäkringsgivare som är det skadeersättningsorgan som avses i artikel 24 i direktivet (se prop. 2001/02:133 s. 36). Det framstår som naturligt att samma lösning väljs i detta fall. Det bör alltså vara det kollektiv av trafikförsäkringsgivare som föreslås finansiera det svenska insolvensgarantisystemet som ska utgöra det svenska insolvensorganet.

#### *Trafikförsäkringsföreningen*

Trafikförsäkringsgivarna har ett solidariskt ansvar för ersättning enligt 16 och 28 §§ trafikskadelagen. Enligt 33 § trafikskadelagen företräds försäkringsgivarna i sådana ärenden av Trafikförsäkrings-



föreningen. Enligt samma bestämmelse företräder också föreningen försäkringsgivarna i ärenden om återkrav av sådan utgiven ersättning. Trafikförsäkringsföreningen är en ideell förening med rättskapacitet. Försäkringsgivarna är enligt lag skyldiga att vara medlemmar i föreningen (se 33 § trafikskadelagen). Föreningen bedöms kunna begära, ta emot och lämna information samt samarbeta med olika aktörer såsom exempelvis andra insolvensorgan och försäkringsgivare i andra medlemsstater, vilket krävs enligt direktivet (se artiklarna 10a.9 och 25a.9 i direktivet). Det framstår som lämpligt att Trafikförsäkringsföreningen även företräder de trafikförsäkringsgivare som föreslås att kollektivt utgöra insolvensorganet. Det bör framgå av trafikskadelagen. Insolvensorganet får därmed genom föreningen de befogenheter och behörigheter som krävs enligt artiklarna 10a.9 och 25a.9 i direktivet.

### *Betalning till skadelidande*

Enligt artiklarna 10a.4 och 25a.4 i direktivet ska skadelidande få framställa ersättningsanspråk direkt till insolvensorganet. Förslagen som lämnas ovan innebär att ett kollektiv av försäkringsgivare utses till insolvensorgan och att de företräds av Trafikförsäkringsföreningen, på samma sätt som i dag gäller när Trafikförsäkringsföreningen företräder försäkringsgivarkollektivet som skadeersättningsorgan. Skadelidande som framställer anspråk mot Trafikförsäkringsföreningen i dess egenskap av representant för skadeersättningsorganet kan vända sig direkt till föreningen. Med de förslag som lämnas ovan bör skadelidande kunna framställa anspråk direkt till insolvensorganet genom Trafikförsäkringsföreningen på samma sätt och någon särskild bestämmelse om detta krävs inte.

Insolvensorganet ska enligt artiklarna 10a.7 och 25a.7 i direktivet inom tre månader från den dag då skadelidande framställde sitt ersättningsanspråk lämna ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar. I de angivna artiklarnas andra stycke framgår under vilka förutsättningar ett anbud eller ett svar ska lämnas. Trafikförsäkringsföreningen är redan i dag skyldig att inom tre månader lämna ett motiverat anbud eller svar till skadelidande i fall som avses i 16 och 28 §§ trafikskadelagen, alltså när Trafikförsäkringsföreningen exempelvis ska utge ersättning med anledning av skador

orsakade av okända eller oförsäkrade fordon (se 15 a § andra stycket trafikförsäkringsförordningen). Det framstår som lämpligt att införa en motsvarande reglering i trafikförsäkringsförordningen för ersättningsanspråk som framställs med anledning av att en försäkringsgivare blir föremål för ett likvidationsförfarande. Regeringen bör bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

Om ersättning ska betalas ska insolvensorganen enligt artiklarna 10a.8 och 25a.8 i direktivet betala till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit det motiverade anbudet. Om skadeersättningen endast har beräknats delvis ska samma frist gälla för betalning av den delen av skadan. En bestämmelse om detta bör tas in i trafikskadelagen.

Enligt artiklarna 10a.2 och 25a.2 i direktivet ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att insolvensorganet förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande när ersättning ska betalas med anledning av en försäkringsgivares likvidationsförfarande. Genom de förslag som lämnas i denna promemoria kommer Trafikförsäkringsföreningen att företräda insolvensorganet. Det är alltså föreningen som måste ha tillräckliga medel för att betala skadelidande i rätt tid. Enligt § 8 i Trafikförsäkringsföreningens stadgar ska medlem på styrelsens anmodan förskottera belopp som är erforderliga för uppfyllandet av föreningens ändamål. Föreningens ändamål framgår av § 1 i stadgarna. Bland annat har föreningen till ändamål att handha de angelägenheter rörande trafikskadeersättning och trafikförsäkring som åvilar föreningen enligt trafikskadelagen. I promemorian föreslås ändringar i trafikskadelagen som innebär att Trafikförsäkringsföreningen kommer att ansvara för att betalningar genomförs med anledning av en försäkringsgivares likvidationsförfarande. Föreningen kommer därför enligt stadgarna att kunna förskottera belopp från försäkringsgivarna som utgör insolvensorganet i syfte att kunna utföra betalningarna i rätt tid. Trafikförsäkringsföreningen bedöms alltså förfoga över tillräckliga medel när ersättning ska betalas till skadelidande. Det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som fastställer föreningens stadgar (se 33 § trafikskadelagen). Föreningen kan därför inte ändra sina stadgar utan regeringens godkännande.

## 8.2.2 Insolvensorganets inträde i skadelidandes rätt

**Förslag:** När insolvensorganet har betalat ersättning till en skadelidande med anledning av att en försäkringsgivare är föremål för konkurs eller tvångslikvidation ska organet överta den skadelidandes fordran hos försäkringsgivaren.

Försäkringstagare och andra ersättningsberättigade ska inte behöva bevaka sin fordran eller förmånsrätt i en trafikförsäkringsgivares konkurs.

När insolvensorganet har betalat ersättning till en skadelidande med anledning av att en försäkringsgivare är föremål för konkurs eller tvångslikvidation ska organet träda in i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Om ett insolvensorgan i en annan medlemsstat ersätter insolvensorganet för dess betalning till skadelidande, ska insolvensorganet i den andra medlemsstaten träda in i denna rätt. När det svenska insolvensorganet ersätter ett insolvensorgan i en annan medlemsstat för dess betalning till skadelidande, ska det svenska insolvensorganet ha rätt att träda in i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren.

### Skälen för förslaget

#### *Insolvensorganets rätt att överta skadelidandes fordran hos försäkringsgivaren*

Det finns inga bestämmelser i direktivet om insolvensorganets rätt att överta den skadelidandes rätt mot försäkringsgivaren efter att insolvensorganet har ersatt skadelidande. Det framstår dock som rimligt att insolvensorganet i dessa fall tar över den skadelidandes rätt, dvs. skadelidandes fordran hos försäkringsgivaren. Ett skäl för ett sådant övertagande är att insolvensgarantisystemet inte bör gynna försäkringsgivarens övriga borgenärer på de solidariskt ansvariga försäkringsgivarnas bekostnad. Ett annat skäl är att insolvensorganet inte bör belastas med högre kostnader än vad som krävs för att skydda skadelidande. Det föreslås därför att medel som i likvidationsförfarandet annars skulle ha tillkommit skadelidande i stället ska tillfalla insolvensorganet. Om det är fråga om ett konkurs-

förfarande är det således insolvensorganet som ska erhålla eventuell utdelning i konkursen.

Som redogörs för i avsnitt 8.1.1 är skadelidandes fordran förenad med förmånsrätt i försäkringsgivarens konkurs enligt 4 a § förmånsrättslagen. Enligt 3 § förmånsrättslagen består förmånsrätten även om fordran till exempel överläts eller på annat sätt övergår till någon annan. Insolvensorganet övertar med förslaget därför även den förmånsrätt som skadelidandes fordran är förenad med.

### *Bevakningsfrihet*

Om en fordran utan förmånsrätt kan antas få utdelning i en konkurs bör ett bevakningsförfarande anordnas (se 9 kap. 1 § konkurslagen). En borgenär måste då vanligtvis bevaka sin fordran och den förmånsrätt han eller hon vill göra gällande genom en anmälan för att få rätt till utdelning i konkursen (se 9 kap. 4 § konkurslagen). Det finns vissa undantag från kravet på att borgenären ska bevaka sin fordran. Förvaltaren ska exempelvis till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifoga uppgift om försäkringstagares fordran på ersättning i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs (se 7 kap. 13 § femte stycket konkurslagen). Om en sådan uppgift lämnas behöver en sådan försäkringstagare inte bevaka sin fordran i konkursen (se 9 kap. 5 § konkurslagen).

Skadelidande i en trafikförsäkringsgivares konkurs måste i dag bevaka sin fordran om ett bevakningsförfarande anordnas. Annars förlorar skadelidande rätten till utdelning i konkursen. Genom förslagen i denna promemoria kommer skadelidande kunna begära ersättning från insolvensorganet. Det kan antas att intresset av att bevaka denna typ av fordran i en konkurs därför kommer att minska. I avsnittet ovan föreslås att insolvensorganet, när det betalar ersättning till skadelidande, ska överta skadelidandes fordran mot försäkringsgivaren. Om skadelidande inte har bevakat den fordran han eller hon vill göra gällande i konkursen förlorar även insolvensorganet som övertagit skadelidandes fordran möjligheten till utdelning. Insolvensorganet har inte möjlighet att bevaka fordran innan det har övertagit skadelidandes rätt. I syfte att förhindra att

insolvensorganet förlorar möjligheten till utdelning på grund av att skadelidande inte bevakat sin fordran, är det lämpligt att undanta skadelidande från kravet på bevakning. På så sätt begränsas insolvensorganets kostnader. Inte heller insolvensorganet bör behöva bevaka en fordran som insolvensorganet har övertagit från skadelidande. Bestämmelser om det bör införas i konkurslagen.

Enligt konkurslagen gäller bevakningsfriheten i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs för försäkringstagares fordran. Enligt trafikskadelagen är det inte bara försäkringstagaren utan också andra, exempelvis en passagerare eller en gångtrafikanter, som kan ha rätt till ersättning. Det framstår som rimligt att bevakningsfriheten gäller oavsett vilken skadelidande som begär ersättning ur försäkringen. För att det tydligt ska framgå bör bevakningsfriheten gälla inte bara försäkringstagaren utan alla ersättningsberättigades fordringar. Motsvarande förslag har tidigare lämnats avseende ett livförsäkringsföretags och tjänstepensionsföretags konkurs, dvs. att bevakningsfriheten även ska gälla andra ersättningsberättigade än försäkringstagare (jfr Ds 2019:31 s. 252 f.). Det förslaget bereds i Regeringskansliet.

Vid tvångslikvidation ska likvidatorn ansöka om kallelse på bolagets okända borgenärer för att utreda vilka skulder som finns. Det saknas undantagsregler som innebär att en försäkringstagare, i händelse av tvångslikvidation av ett livförsäkringsföretag eller ett tjänstepensionsföretag, inte behöver anmäla sin fordran i ett sådant förfarande (jfr ovan i fråga om konkursförfarandet) och det finns inte heller skäl att införa några undantagsregler i fråga om tvångslikvidation för en trafikförsäkringsgivare.

### *Insolvensorganets rätt att överta skadelidandes rätt till skadestånd*

Enligt direktivet ska ett insolvensorgan i vissa fall ersätta ett annat insolvensorgan för dess betalningar till skadelidande (se första stycket i artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet). I avsnitt 8.2.1 lämnas förslag på hur denna skyldighet ska genomföras i svensk rätt. Enligt direktivet ska därutöver det insolvensorgan som har betalat sådan ersättning till ett annat insolvensorgan överta den skadelidandes rättigheter mot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsgivare. Det finns ett undantag från rätten till

övertagande, nämligen när även skadevällaren är försäkrad hos försäkringsgivaren som är föremål för likvidationsförfarandet. Varje medlemsstat ska också vara skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som fastställts i någon annan medlemsstat (se tredje stycket i artiklarna 10a.10 och 25a.10 i direktivet).

Direktivet kräver alltså att ett insolvensorgan som ersatt ett annat insolvensorgan ska få överta den skadelidandes rätt till skadestånd. Detta krav får förstås på så sätt att det insolvensorgan som ersätter skadelidande ska träda in i skadelidandes rätt till skadestånd, och att det insolvensorgan som därefter ersätter det första insolvensorganet ska få överta denna rätt.

I svensk rätt gäller enligt 20 § trafikskadelagen att den försäkringsgivare som har betalat trafikskadeersättning inträder i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren om skadan vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Det framstår som rimligt att det insolvensorgan som i försäkringsgivarens ställe utger ersättning får motsvarande rätt till inträde. Eftersom det i denna promemoria föreslås att ett kollektiv av försäkringsgivare ska utgöra insolvensorganet bör en sådan rätt redan följa med de förslag som i övrigt lämnas. Försäkringsgivarens rätt till inträde enligt 20 § trafikskadelagen är begränsad till när skadan vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. I direktivet uppställs inte någon sådan begränsning av när insolvensorganet ska få överta skadelidandes rätt. Att enbart låta ett insolvensorgan i en annan medlemsstat, som ersatt det svenska insolvensorganet, få samma rätt till inträde synes därför inte vara tillräckligt för att genomföra direktivet.

Av förarbetena till trafikskadelagen framgår att möjligheten till regress vid tidpunkten för lagens tillkomst i princip saknade ekonomisk betydelse och att kostnaderna för skador kunde bäras av försäkringstagarkollektivet. Samtidigt konstaterade lagstiftaren att möjligheten till regress kunde vara påkallad av andra skäl, exempelvis preventionssynpunkter. I linje med det ansågs det att möjligheten till regress mot en skadevällare ska vara begränsad (se prop. 1975/76:15 s. 85 f.). Det finns inte skäl att nu göra någon annan bedömning i frågan om när regress mot skadevällaren bör tillåtas. Någon ändring av trafikskadelagens bestämmelser om försäkringsgivarens rätt att träda in i skadelidandes rätt till skadestånd är alltså inte påkallad. I syfte att genomföra direktivet bör i stället en särskild

bestämmelse införs som är begränsad till insolvensorganets rätt till inträde.

En sådan bestämmelse innebär visserligen att möjligheten att utöva regress mot en skadevållare är beroende av om ersättning till skadelidande betalas av försäkringsgivaren eller ett insolvensorgan. Särskilt ur skadevållarens perspektiv kan en sådan skillnad framstå som märklig. Det är dock endast i en undantagssituation, nämligen när en trafikförsäkringsgivare är föremål för ett likvidationsförfarande, som en utökad rätt till inträde föreslås. Dessutom kan motsvarande konsekvens uppkomma redan i dag, nämligen vid en gränsöverskridande situation där frågan om rätten till regress regleras av ett annat lands lag. En bestämmelse om insolvensorganets rätt till inträde i skadelidandes rätt till skadestånd, oberoende av hur skadan orsakats, bör alltså införas i trafikskadelagen. När ett insolvensorgan i en annan medlemsstat betalar ersättning till det svenska insolvensorganet med anledning av ett återkrav, bör det insolvensorganet inträda i den rätt som tillkommer det svenska insolvensorganet. Även det bör regleras i trafikskadelagen. I trafikskadelagen bör det också regleras att det svenska insolvensorganet som ersatt ett insolvensorgan i en annan medlemsstat, ska ha rätt att framställa krav på att få överta skadelidandes rätt till skadestånd.

Rätten till inträde ska enligt direktivet gälla i den skadelidandes rättigheter mot skadevållaren eller dennes försäkringsgivare. Högsta domstolen har vid en tillämpning av försäkringsavtalslagen funnit att ett försäkringsbolag som har betalat ersättning för en skada inträder i den skadelidandes rätt att rikta krav direkt mot skadevållarens ansvarsförsäkring (se rättsfallet NJA 2013 s. 233). Det finns inte skäl att göra någon annan bedömning av insolvensorganets rätt till inträde efter att det betalat ersättning enligt trafikskadelagen. Insolvensorganet kommer alltså utan någon uttrycklig reglering kunna träda in i skadelidandes rätt till direktkrav även mot skadevållarens försäkringsgivare, för det fall skadelidande har sådan rätt.

Som nämns ovan föreskriver direktivet vidare ett undantag från insolvensorganets rätt att överta skadelidandes rätt, nämligen när skadevållarens ansvar gentemot skadelidande täcks av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Undantaget gäller alltså när skadevållaren också är försäkrad hos den insolventa försäkringsgivaren. Ett inträde som medför rätt till

betalning skulle i en sådan situation innebära en fordran mot den insolventa försäkringsgivaren. Inträdet skulle alltså endast kunna få till följd en fordran hos den insolventa försäkringsgivaren i skadevållarens i stället för skadelidandes namn. Eftersom det inte finns något värde för insolvensorganet av ett inträde i en sådan situation kan det antas att insolvensorganen även utan ett sådant uttryckligt undantag skulle agera på samma sätt. Det framstår därför som obehövt att införa ett sådant undantag i trafikskadelagen.

Direktivet kräver slutligen att varje medlemsstat ska vara skyldig att erkänna det övertagande av rättigheter som direktivet kräver i enlighet med vad som fastställts i någon annan medlemsstat. EU-domstolen har i ett annat sammanhang ansett att en liknande skrivning i en EU-förordning innebar att rätten att träda in i skadelidandes rätt till skadestånd skulle regleras av lagen i det land som reglerar den institution som utbetalar ersättning till skadelidande (se EU-domstolens dom den 2 juni 1994 i mål C-428/92, Deutsche Angestellten-Krankenkasse and Lærerstandens Brandforsikring G/S, EU:C:1994:222).

Det kan dock ifrågasättas om avsikten i direktivet varit att reglera tillämplig lag. EU-domstolen har nämligen anfört att det varken av lydelsen av eller syftena med 2009 års direktiv framgår att direktivet syftar till att fastställa lagvalsregler (se EU-domstolens dom den 31 januari 2019 i mål C-149/18, Agostinho da Silva Martins mot Dekra Claims Service Portugal SA). Det finns inte heller något som tyder på att avsikten varit att införa bestämmelser om tillämplig lag i 2021 års direktiv. Direktivet kräver att insolvensorganen ska ges rätt till inträde oavsett hur skadan orsakats. Eftersom alla medlemsstater är skyldiga att genomföra bestämmelsen om insolvensorganets rätt att träda in i skadelidandes rätt mot skadevållaren kommer insolvensorganen ha samma rätt till inträde oavsett tillämplig lag. Någon bestämmelse om tillämplig lag bör därför inte införas.

### 8.2.3 Offentliggörande och underrättelseskyldighet

<p><b>Förslag:</b> Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska kungöras.</p>
---



Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om insolvensorganets skyldigheter och om underrättelseskyldighet.

Det ska i förordning föreskrivas att den som beslutar om konkurs eller tvångslikvidation avseende en trafikförsäkringsgivare ska underrätta Trafikförsäkringsföreningen om beslutet. Trafikförsäkringsföreningen ska underrätta insolvensorganen och skadeersättningsorganen i de andra medlemsstaterna om ett sådant beslut.

Vidare ska Trafikförsäkringsföreningen, när föreningen tar emot ett krav på ersättning från en skadelidande, lämna en underrättelse om kravet till

- försäkringsgivaren eller dess rekonstruktör eller förvaltare,
- insolvensorganet i den medlemsstat där försäkringsgivaren har sitt huvudkontor, och
- om olyckan inträffat i en annan medlemsstat än den där den skadelidande är bosatt, skadeersättningsorganet i den medlemsstaten.

Slutligen ska försäkringsgivaren, eller dess likvidator eller konkursförvaltare, underrätta Trafikförsäkringsföreningen om ett anspråk bestrids eller om ersättning betalas ut i fråga om ett ersättningsanspråk som även har tagits emot av Trafikförsäkringsföreningen.

## Skälen för förslaget

### *Offentliggörande av beslut om likvidationsförfarande*

Enligt artiklarna 10a.3 och 25a.3 i direktivet ska varje medlemsstat säkerställa att beslut som en domstol eller annan behörig myndighet fattar om att inleda ett likvidationsförfarande avseende en försäkringsgivare vars hemmedlemsstat är den medlemsstaten offentliggörs. De förfaranden som i svensk rätt utgör sådana likvidationsförfaranden som omfattas av insolvensgarantisystemet är tvångslikvidation och konkurs (se prop. 2005/06:37 s. 52). Bestämmelsen innebär alltså att när en domstol eller en behörig myndighet fattar ett beslut om konkurs eller tvångslikvidation för en trafikförsäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt

5 § första stycket 1 trafikskadelagen ska beslutet offentliggöras. Det är nämligen trafikförsäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 trafikskadelagen som har sin hemmedlemsstat här i landet. Sådana försäkringsgivare kan bedriva verksamhet i någon av associationsformerna försäkringsaktiebolag, ömsesidigt försäkringsbolag eller försäkringsförening (se 2 kap. 4 § och 1 kap. 3 § försäkringsrörelselagen).

Det är domstolen som meddelar beslut om konkurs oavsett i vilken företagsform verksamheten bedrivs. Sådana beslut ska genast kungöras i Post och Inrikes Tidningar (se 2 kap. 24 § och 15 kap. 1 § konkurslagen). Kravet på offentliggörande uppfylls alltså vid beslut om konkurs.

Beslut om tvångslikvidation kan fattas av Bolagsverket och av domstol. Ett sådant beslut avseende ett försäkringsaktiebolag eller en försäkringsförening ska kungöras (för försäkringsaktiebolag, se 11 kap. 1 § försäkringsrörelselagen och 25 kap. 10 § och 27 kap. 3 § aktiebolagslagen [2005:551], och för försäkringsföreningar, se 13 kap. 2 § försäkringsrörelselagen och 17 kap. 13 och 19 §§ och 19 kap. 5 § lagen [2018:672] om ekonomiska föreningar). Även domstolens beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska kungöras (se 12 kap. 74, 75 och 90 §§ försäkringsrörelselagen och 17 kap. 19 § och 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar). För försäkringsföreningar gäller lagen om ekonomiska föreningar om inte något annat följer av försäkringsrörelselagen (13 kap. 2 § försäkringsrörelselagen). För ömsesidiga försäkringsbolag gäller bestämmelserna i lagen om ekonomiska föreningar däremot enbart om det särskilt anges i försäkringsrörelselagen. Det finns i dag inget krav på att Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag ska kungöras. Eftersom direktivet kräver att sådana beslut offentliggörs bör ett krav på kungörelse införas även för dessa beslut. Av 12 kap. 90 § försäkringsrörelselagen och 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar följer att Bolagsverket beträffande ömsesidiga försäkringsbolag ska kungöra det som registreras i försäkringsregistret i Post- och Inrikes Tidningar. För att ett beslut om tvångslikvidation som Bolagsverket meddelat beträffande ett ömsesidigt försäkringsbolag ska kungöras bör det därför i försäkringsrörelselagen införas en hänvisning till den bestämmelse i lagen om ekonomiska föreningar som kräver att ett sådant beslut ska

registreras i försäkringsregistret. Därigenom skulle direktivets krav på kungörelse av Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation av ett ömsesidigt försäkringsbolag uppfyllas.

### *Insolvensorganets övriga skyldigheter*

Direktivet förutsätter att insolvensorganen ingår en överenskommelse med varandra eller, om en överenskommelse inte nås, att kommissionen antar delegerade akter om insolvensorganens uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden. Eftersom innehållet i överenskommelsen eller, i avsaknad av en sådan, akterna inte är känt, kan det senare finnas behov av ytterligare föreskrifter om insolvensorganets handläggning av ärenden. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela sådana föreskrifter om insolvensorganets skyldigheter.

### *Underrättelser*

I direktivet finns flera bestämmelser om underrättelseskyldighet. Det är inte nödvändigt att sådana bestämmelser meddelas i lag (se prop. 2001/02:133 s. 40). Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör i stället bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

Enligt artiklarna 10a.3 och 25a.3 i direktivet ska insolvensorganet i försäkringsgivarens hemmedlemsstat säkerställa att alla insolvensorgan och skadeersättningsorgan i alla medlemsstater underrättas om ett beslut om att inleda ett likvidationsförfarande. Det innebär att det svenska insolvensorganet är skyldigt att tillhandahålla denna information om en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 trafikskadelagen blir föremål för konkurs eller tvångslikvidation. En bestämmelse om att Trafikförsäkringsföreningen, som enligt förslagen ovan kommer att företräda insolvensorganet, åläggs denna underrättelseskyldighet bör tas in i trafikförsäkringsförordningen. Det framstår också som lämpligt att Trafikförsäkringsföreningen publicerar information om ett sådant beslut och vad skadelidande med anledning av beslutet har att iakttä på föreningens hemsida. För att säkerställa att Trafikförsäkringsföreningen får information om att en trafikförsäkrings-

givare har blivit föremål för konkurs eller tvångslikvidation bör den domstol eller annan myndighet som fattar ett sådant beslut underrätta Trafikförsäkringsföreningen om beslutet. Det bör också regleras i trafikförsäkringsförordningen.

Enligt artiklarna 10a.5 och 25a.5 i direktivet ska insolvensorganet, vid mottagande av ersättningsanspråk från en skadelidande, underrätta insolvensorganet i försäkringsgivarens hemmedlemsstat och den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet, eller dess rekonstruktör eller förvaltare enligt definitionerna i Solvens II-direktivet om att det mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande. I situationer som avses i artikel 25a i direktivet, alltså när olyckan har inträffat i en annan medlemsstat än den där skadelidande är bosatt, ska insolvensorganet också säkerställa att skadeersättningsorganet i skadelidandes bostättningsmedlemsstat underrättas om mottagandet. Bestämmelser om sådana underrättelser bör tas in i trafikförsäkringsförordningen.

Slutligen ska enligt artiklarna 10a.6 och 25a.6 i direktivet försäkringsgivaren eller dess rekonstruktör eller förvaltare, underrätta insolvensorganet när de betalar ut ersättning eller bestrider ansvar avseende ett ersättningsanspråk som även har tagits emot av insolvensorganet. De förfaranden som i svensk rätt aktualiserar insolvensgarantisystemet är konkurs och tvångslikvidation. I svensk rätt är det således konkursförvaltaren eller likvidatorn som bör underrätta Trafikförsäkringsföreningen om betalning eller bestridande. En bestämmelse om att sådan underrättelse ska lämnas bör tas in i trafikförsäkringsförordningen.

#### 8.2.4 Överenskommelse mellan insolvensorganen

**Bedömning:** Det bör vara Trafikförsäkringsföreningen som förhandlar en överenskommelse med motsvarande organ och enheterna i övriga EES-länder, om insolvensorganets uppgifter och skyldigheter och ersättningsförfarandena dem emellan. Någon föreskrift om det behövs inte.

**Skälen för bedömningen:** Enligt direktivet ska insolvensorganen sträva efter att ingå en överenskommelse med varandra senast den dagen då direktivet ska vara genomfört, dvs. den 23 december 2023.

Överenskommelsen ska handla om hur artiklarna 10a och 25a i direktivet ska genomföras avseende insolvensorganens uppgifter och skyldigheter samt ersättningsförfarandena. Medlemsstaterna ska därför inrätta insolvensorganen ett halvår innan övriga bestämmelser i direktivet ska vara genomförda, och utse dem att förhandla och ingå en sådan överenskommelse. Alternativt kan medlemsstaterna utse en annan enhet att förhandla och ingå överenskommelsen, som sedan blir bindande för insolvensorganen när de inrättas (se artiklarna 10a.13 och 25a.13 i direktivet).

Trafikförsäkringsföreningen företräder redan i dag försäkringsgivarna i ärenden om trafikskadeersättning i flera fall (se 33 § trafikskadelagen). Det är också Trafikförsäkringsföreningen som är den svenska byrån inom ramen för det så kallade Gröna Kort-samarbetet och som frivilligt har åtagit sig att i vissa fall betala ersättning vid en svenskt försäkringsgivares insolvens. Enligt förslagen i denna promemoria kommer föreningen också vara legal ställföreträdare för insolvensorganet i ärenden om ersättning enligt insolvensgarantisystemet. Det är därför lämpligt att Trafikförsäkringsföreningen förhandlar överenskommelsen.

Uppdraget avser en specifik avtalsförhandling. Trafikförsäkringsföreningen har tidigare förhandlat och ingått liknande i överenskommelser bland annat inom ramen för Gröna Kort-samarbetet. Trafikförsäkringsföreningen har också förklarat sig villig att förhandla fram den nu aktuella överenskommelsen. Mot den bakgrunden saknas det skäl att författningsreglera uppdraget.



## 9 Intyg om skadehistorik

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivaren att offentliggöra information om hur premier för trafikförsäkring bestäms.

Bestämmelserna i trafikförsäkringsförordningen om vad som ska anges i intygen om trafikskadeersättning ska anpassas för att närmare svara mot direktivets krav. I den förordningen ska vidare försäkringsgivares informationsskyldighet regleras. Det ska också krävas att försäkringsgivare som utfärdar intyg över skadehistorik ska använda ett särskilt formulär.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande regler om intyg om skadehistorik*

I det femte motorfordonsförsäkringsdirektivet från 2005 infördes regler beträffande intyg om skadehistorik. Syftet var att förenkla för försäkringstagare att byta försäkringsgivare. Detta åstadkoms genom bestämmelser som möjliggör för den som önskar ingå ett avtal om motorfordonsförsäkring med en ny försäkringsgivare att visa vilka olyckor och försäkringsfall som inträffat under försäkringstiden för det föregående avtalet. En försäkringstagare som inte har ådragit sig några skador kan nämligen – beroende på vilka principer för premiesättning som den nya försäkringsgivaren tillämpar – få en lägre försäkringspremie än en försäkringstagare som orsakat många skador.

Enligt artikel 16 i 2009 års direktiv ska medlemsstaterna se till att försäkringstagaren har rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav i samband med det eller de fordon som

har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsföretaget eller ett organ som har utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg ska förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

Regler om skadeintyg i svensk rätt finns i trafikskadelagen och trafikförsäkringsförordningen. I 17 a § 2 trafikskadelagen finns ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om skyldighet för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall. I 15 b § trafikförsäkringsförordningen anges att en försäkringsgivare på försäkringstagarens begäran ska lämna ett intyg om trafikskadeersättning som har betalats ut under de senaste fem åren av försäkringstiden och som har lett till en höjning av årspremien för trafikförsäkringen. Om någon sådan ersättning inte har betalats ut, ska intyget innehålla uppgift om det. Intyget ska lämnas senast 15 dagar från det att det begärdes.

### *Nya bestämmelser om intyg om skadehistorik*

Det nya direktivet skärper bestämmelserna beträffande intyg om skadehistorik. I skäl 31 till direktivet anges att det är viktigt att innehållet och formen för intyg om skadehistorik är desamma i alla medlemsstater för att förenkla kontroll och bekräftande av intygen. Enhetliga intyg kan inte minst bidra till att försäkringstagare får det lättare att byta försäkringsgivare, vilket ökar konkurrensen på försäkringsmarknaden. Enhetliga intyg kan också leda till att alla försäkringstagare som vill byta försäkringsgivare i större utsträckning kommer att behandlas likvärdigt. De nya bestämmelserna om skadehistoriksintyg innebär en förbättring för försäkringstagar-kollektivet.

Genom 2021 års direktiv ersätts artikel 16 i 2009 års direktiv med en ny artikel 16. I den nya artikeln föreskrivs att den som ska förse försäkringstagaren med intyget om skadehistorik ska använda ett särskilt formulär. I artikeln anges vidare att kommissionen senast den 23 juli 2023 ska anta genomförandeakter beträffande form och innehåll för intyg om skadehistorik. I samma artikel anges också att



försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte får behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätta ett högre pris på deras premier på grundval av nationalitet eller den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt. Det anges även att försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa premier ska behandla intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade i samma medlemsstat, även när rabatter tillämpas. I syfte att verifiera om och hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik föreskrivs vidare i den aktuella artikeln att försäkringsföretag ska offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur de använder intyg om skadehistorik vid beräkning av premier.

#### *Intyg om skadehistorik ska utfärdas på ett särskilt formulär*

Som anges ovan kräver direktivet att den som utfärdar intygen om skadehistorik ska använda ett särskilt formulär, som ska fastställas av kommissionen genom antagande av genomförandeakter. I 15 b § trafikförsäkringsförordningen finns bestämmelser om vad intygen ska innehålla. För att uppfylla direktivets krav bör bestämmelserna kompletteras med en bestämmelse om att försäkringsgivare som ska lämna intyg över skadehistorik ska använda det formulär som kommissionen fastställt genom sina genomförandeakter. För att göra det så enkelt som möjligt för inblandade aktörer att få tillgång till formuläret bör det tillhandahållas av någon som redan i dag har en central roll inom försäkringssystemet. I Sverige är det Finansinspektionen som ger tillstånd till att bedriva försäkringsrörelse (se 2 kap. 15 § försäkringsrörelselagen). Vidare har inspektionen föreskriftsrätt på trafikförsäkringsområdet (se 7 och 8 §§ trafikförsäkringsförordningen) och inspektionen fastställer och tillhandahåller formulär för bevis om trafikförsäkring (se 20 § första stycket trafikförsäkringsförordningen). Det framstår därför som lämpligt att även det nu aktuella formuläret tillhandahålls av Finansinspektionen, till exempel genom nedladdning från sin webbplats. Det bemyndigande som finns i 17 a § trafikskadelagen möjliggör sådana förordningsändringar.

Det kan i detta sammanhang noteras att direktivet handlar om rätten att begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav. I svensk rätt (se 15 b § trafikförsäkringsförordningen) gäller att försäkringstagaren har rätt att få ett intyg om trafikskadeersättning som har betalats ut under de senaste fem åren av försäkringstiden och som har lett till en höjning av årspremien för trafikförsäkringen. Skillnaden i formulering grundar sig på att trafikförsäkring enligt trafikskadelagen – till skillnad från vad som gäller enligt motsvarande lagstiftning i många andra EU-länder – är en så kallad no-fault försäkring. Enligt trafikskadelagen krävs alltså inget skadeståndsgrundande vållande för att trafikskadeersättning ska utgå för personskador eller saksador utanför ett fordon som orsakas tredje man (se 10 och 11 §§). I fråga om personskador har förare och passagerare i ett motorfordon i trafik dessutom rätt att få ersättning direkt från försäkringen för det egna fordonet (se 10 § första stycket). Den som har drabbats av sådana skador är alltså hänvisad till att kräva ersättning från den egna försäkringen och kan inte kräva ersättning från någon annan skadevållares trafikförsäkring.<sup>18</sup> Däremot kan den försäkringsgivare som betalat ut trafikskadeersättning avseende personskada till en förare eller passagerare återkräva ersättningen från en försäkringsgivare som utfärdat trafikförsäkringen för ett annat fordon, om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det fordonet eller genom bristfällighet på det (se 22 § trafikskadelagen). Den svenska trafikförsäkringen ger alltså ett mer omfattande skydd för de skadelidande och ersättning betalas ut oavsett om någon har varit vårdslös eller inte.

Den nya lydelsen av artikel 16 innebär inte någon förändring i fråga om vad intygen om skadehistorik ska innehålla. Det kan dock ifrågasättas om den nuvarande svenska regleringen, om att endast de ersättningsutbetalningar som har haft någon betydelse för årspremien för försäkringstagaren ska anges i intygen, lever upp till kravet i direktivet på att tredje mans skadeståndskrav avseende det fordon som omfattas av avtalet ska anges. Det övergripande syftet med att införa ett formulär för intygen är att innehållet och formen för intygen ska vara samma i alla medlemsstater. För att säkerställa

---

<sup>18</sup> Däremot kan den skadelidande kräva skadestånd från skadevållaren (se 18 § trafikskadelagen). I så fall övertar skadevållaren den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning (se 19 § trafikskadelagen)

att direktivets krav på intygen uppfylls bör regleringen i trafikförsäkringsförordningen anpassas. I förordningen bör därför anges att intygen ska innehålla information om trafikskadeersättning som har betalats ut och som avser ersättningsanspråk från någon annan än försäkringstagaren, dvs. tredje man. Den svenska ordningen för trafikförsäkring innebär att vissa ersättningsanspråk från tredje man framställs av andra försäkringsgivare med stöd av 22 § trafikskadelagen. I sådana fall är det inte fråga om att betala ut trafikskadeersättning, utan att ersätta en annan försäkringsgivare för trafikskadeersättning som denne betalat ut. Syftet med intygen om skadehistorik talar för att även uppgifter om sådana återkravsanspråk bör anges i intygen. För att uppfylla direktivets krav behöver uppgiftsskyldigheten därför omfatta även återkravsanspråk enligt 22 § trafikskadelagen, i den utsträckning anspråken reglerats.

#### *Information om försäkringsgivares policy för intyg om skadehistorik*

Direktivet ställer krav på att medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretagen offentliggör en allmän översikt av sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier. Det finns inte något motsvarande krav i de tidigare direktiven och inte heller någon sådan skyldighet i svensk rätt. För att uppfylla direktivet bör det därför införas bestämmelser om att försäkringsgivaren ska offentliggöra information om hur intyg om skadehistorik används vid bestämmandet av premier för trafikförsäkring. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela sådana föreskrifter. Det framstår som lämpligt att bestämmelserna om sådan informationskyldighet tas in trafikförsäkringsförordningen.

#### *Icke-diskriminerande användning av intyg om skadehistorik*

Direktivets nya artikel 16 uppställer krav på att försäkringsgivare, när de beaktar intyg om skadehistorik som utfärdats av andra, inte behandlar försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätter högre pris på deras premier på grundval av deras nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat de tidigare varit bosatta i. Vidare måste försäkringsgivare, när de beaktar intygen för att

fastställa premier, behandla intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade i samma medlemsstat, även när rabatter tillämpas.

Regler om förbud mot diskriminering finns i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt artikel 18 är, inom fördragets tillämpningsområde och utan att det påverkar tillämpningen av någon särskild bestämmelse i dem, all diskriminering på grund av nationalitet förbjuden. Bestämmelsen i EUF-fördraget om icke-diskriminering har horisontell direkt effekt och gäller alltså i förhållandet mellan till exempel försäkringstagare och försäkringsgivare. Den nu aktuella delen av artikel 16 i direktivet får därmed anses vara närmast av upplysningskaraktär och påminner bara om vad som redan gäller i detta avseende. Det som står där innebär alltså egentligen inte något nytt i sak.

Mot denna bakgrund är bedömningen att det redan genom bestämmelsen om icke-diskriminering i EUF-fördraget är förbjudet för försäkringsgivare att, när de beaktar intyg om skadehistorik, behandla försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätta högre pris på deras premier på grundval av deras nationalitet eller den medlemsstat försäkringstagaren tidigare varit bosatt i eller vilket land intyget utfärdats i. Det behövs inte någon ytterligare bestämmelse om ett sådant förbud i de nationella trafikförsäkringsrättsliga reglerna. Några genomförandeåtgärder är därför inte nödvändiga.

## 10 Försäkring vid export av fordon

**Förslag:** Den som ansvarar för att teckna trafikförsäkring för ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och som köps i syfte att exporteras till ett annat EES-land ska under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning kunna välja mellan att teckna försäkringen i Sverige eller i det andra landet.

**Bedömning:** Det behövs inte några författningsändringar med anledning av direktivets regler om samarbete mellan informationscentrum avseende information om exporterade fordon.

### Skälen för förslaget och bedömningen

#### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 § trafikskadelagen ska trafikförsäkring finnas för motor drivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret och inte är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här i landet. Vem som får meddela trafikförsäkring regleras i 5 § samma lag. Enligt paragrafens första stycke får trafikförsäkring meddelas av en svensk försäkringsgivare (se punkten 1), en utländsk försäkringsgivare med svenskt tillstånd (se punkten 2) och en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige (se punkten 3). I 5 § andra stycket görs undantag från rätten att meddela trafikförsäkring med stöd av första stycket punkterna 1 och 3. Undantaget gäller för fordon som köps i syfte att exporteras till ett annat EES-land. Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land får trafikförsäkring, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkrings-

rörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet. Bestämmelsen i andra stycket innebär i korthet att om någon köper ett fordon i Sverige i syfte att föra det till ett annat EES-land, ska fordonet under 30-dagarsfristen försäkras i det landet i stället för i Sverige.

Efter 30-dagarsfristen ska fordonet vara försäkrat i det land där det är registrerat. Tanken är alltså att köparen redan från besittningsövergången ska försäkra fordonet i importlandet och därefter har 30 dagar på sig att också registrera fordonet där.

Bestämmelsen i andra stycket har sin grund i artikel 15 i 2009 års direktiv, som syftar till att underlätta import av fordon mellan EU:s medlemsstater. Huvudregeln är att fordon ska vara försäkrade i det land där de är registrerade men artikel 15 utgör ett undantag från den huvudregeln. Artikel 15 innebär att ett fordon som avsänds från en medlemsstat till en annan ska vara försäkrat i införselmedlemsstaten under en period av 30 dagar från det att köparen mottog fordonet, trots att fordonet inte är registrerat i införselmedlemsstaten (se bland annat Holmqvist, Trafikskadelagen, En kommentar, kommentaren till 5 § trafikskadelagen, Juno, version 1 B).

#### *Det nya direktivets bestämmelse om valmöjlighet*

Genom 2021 års direktiv ändras artikel 15. Ändringen innebär att regeln om att ett fordon som sänds från ett EU-land till ett annat ska vara försäkrat i införselmedlemsstaten under 30-dagarsfristen kompletteras med en regel som ger den som ansvarar för att teckna försäkring för ett sådant fordon en möjlighet att välja att i stället teckna försäkringen i registreringslandet.

#### *Svensk rätt behöver justeras för att möjliggöra val av försäkringsland*

Som redovisas ovan tillåter svensk rätt inte att ett fordon som köps i Sverige i syfte att exporteras till ett annat EES-land är försäkrat i Sverige under 30-dagarsfristen. För att uppfylla direktivets krav behöver reglerna om vem som får meddela trafikförsäkring alltså ändras. Det görs lämpligast genom att 5 § första stycket 1 och 3 trafikskadelagen ändras genom att begränsningen för försäkringsgivare som inte är verksamma i mottogandelandet att meddela

trafikförsäkring tas bort. På så sätt kommer även sådana försäkringsgivare att få meddela trafikförsäkring, vilket i sin tur gör det möjligt att teckna försäkringen i såväl det avsändande som det mottagande landet. Därigenom får den som ansvarar för att teckna försäkringen den i direktivet avsedda valmöjligheten.

### *Det nya direktivets bestämmelse om informationssamarbete*

Genom 2021 års direktiv ändras artikel 15 även genom ett tillägg om att medlemsstaterna ska säkerställa att det informationscentrum som avses i artikel 23 i 2009 års direktiv i den medlemsstat där fordonet är registrerat, i införselmedlemsstaten, om den inte är densamma, och i andra relevanta medlemsstater (till exempel den medlemsstat där olyckan inträffat eller där en skadelidande är bosatt) samarbetar med varandra för att säkerställa att den nödvändiga information om det avsända fordonet som de har i enlighet med artikel 23 är tillgänglig. Tillägget föreskriver alltså att medlemsstaternas respektive informationscentrum ska samarbeta med varandra i syfte att säkerställa att den information om avsända fordon som de har i enlighet artikel 23 finns tillgänglig.

I Sverige är Trafikförsäkringsföreningen informationscentrum (se 29 och 33 §§ trafikskadelagen). Trafikförsäkringsföreningens uppgiftsskyldighet enligt artikel 23 regleras i 29 § (se vidare om Trafikförsäkringsföreningen i dess egenskap av informationscentrum i avsnitt 13.3). Uppgiftsskyldigheten innebär att Trafikförsäkringsföreningen på begäran ska lämna vissa uppgifter, till exempel om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon. Vem som helst kan begära ut uppgifterna, bland annat enskilda och informationscentrum i andra medlemsstater. Uppgiftsskyldigheten gäller dels för fordon som är normalt hemmahörande i Sverige (se 29 § första stycket), dels för fordon som är normalt hemmahörande i ett annat EES-land, i den utsträckning Trafikförsäkringsföreningen har tillgång till uppgifterna (se 29 § andra stycket). Den samarbetskyldighet som föreskrivs i tillägget till artikel 15 säkerställs alltså redan i svensk rätt genom 29 §, i och med att den bestämmelsen föreskriver en skyldighet för Trafikförsäkringsföreningen att på begäran lämna ut tillgänglig information om avsända fordon till andra informationscentrum. Sammanfattningsvis görs därför

bedömningen att ändringarna i artikel 15 om samarbete mellan informationscentrum inte föranleder några författningsändringar.



# 11 Ersättningsbelopp

**Bedömning:** Det behövs inte några författningsändringar med anledning av direktivets regler om lägsta tillåtna maxbelopp för ersättning med anledning av en och samma händelse.

**Skälen för bedömningen:** Genom det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet från 1983 infördes bestämmelser om vilka minimibelopp som en trafikförsäkring ska kunna ersätta i fråga om person- och sakskador (se artikel 1.2 i det andra motorfordonsförsäkringsdirektivet och artikel 9 i 2009 års direktiv). Dessa minimibelopp har genom åren justerats med jämna intervall och numera gäller att ersättning ska kunna betalas med 6,1 miljoner euro beträffande personskador och 1,2 miljoner euro för sakskador (se COM (2016) 246 final).

I samband med att nya medlemsstater har tillträtt EU har vissa medlemsstater fått möjlighet att tillämpa övergångsperioder för att successivt kunna komma upp till de angivna ersättningsnivåerna. Uppräkningen av ersättningsbeloppen för de berörda medlemsstaterna under deras respektive övergångsperioder har skett parallellt med att de i direktivet angivna ersättningsbeloppen har justerats med jämna intervall. Sammantaget har det lett till ett komplicerat system där omräkning av beloppen måste ske relativt ofta, dels i förhållande till vissa medlemsstater, dels generellt för alla medlemsstater.

I det nya direktivet harmoniseras minimibeloppen och det införs en enhetlig översynsklausul genom vilken Eurostats harmoniserade konsumentprisindex används som referensvärde. Det införs även procedurregler och tidsramar beträffande översynen av beloppen.

I direktivet ersätts artikel 9 med en ny artikel 9 enligt vilken minimibeloppen för personskador ska uppgå till 6,45 miljoner euro per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1,3 miljoner euro per

skadelidande. För sakskador är motsvarande belopp 1,3 miljoner euro per olycka, oavsett antalet skadelidande.

I svensk rätt gäller att ersättning för person- och sakskador som uppkommer i följd av trafik bestäms enligt skadeståndslagens bestämmelser (se 9 § trafikskadelagen). I skadeståndslagen finns inga takbelopp för vare sig personskador eller sakskador. Utgångspunkten i svensk skadeståndsrätt är nämligen att en skada ska ersättas fullt ut. Den enda begränsning i fråga om vad som kan betalas i trafikskadeersättning följer av 14 § trafikskadelagen. I den bestämmelsen anges bland annat att från ett fordons trafikförsäkring betalas trafikskadeersättning med anledning av en och samma händelse med högst 300 miljoner kronor, ränta och ersättning för rättegångskostnader oräknade. Det beloppet motsvarar ungefär 30 miljoner euro. Det svenska takbeloppet enligt trafikskadelagen överstiger alltså avsevärt det som krävs enligt direktivet. Någon lagändring med anledning av de nya minimivärdena i direktivet är därför inte nödvändig.

Det svenska takbeloppet infördes den 1 januari 1989, dvs. för över 30 år sedan. Någon uppräknings har därefter inte skett. Takbeloppet har, i takt med den allmänna kostnadsutveckling som skett i samhället sedan slutet av 1980-talet, därför i realiteten succesivt sänkts. Som redovisas ovan överstiger emellertid beloppet avsevärt det som krävs enligt direktivet. För närvarande ger därför inte heller kostnadsutvecklingen anledning till en höjning av beloppet.

De nya bestämmelserna i direktivet om hur ersättningsbeloppen ska justeras framöver tar huvudsakligen sikte på hur kommissionen ska agera. Det krävs således inte heller några nya bestämmelser i svensk rätt i dessa hänseenden.

## 12 Försäkringskontroll

**Bedömning:** Det bör inte nu införas några bestämmelser i trafikskadelagen om försäkringskontroll.

### Skälen för bedömningen

#### *Gällande regler om försäkringskontroll*

Enligt artikel 4 i 2009 års direktiv ska medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Medlemsstaterna får dock utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll. Medlemsstaterna får alltså göra så kallade stickprovskontroller.

Bestämmelserna i artikel 4 syftar till att främja den inre marknaden och åstadkomma fri rörlighet för varor och personer. Det åligger varje medlemsstat att se till att fordon hemmahörande i den medlemsstaten omfattas av en ansvarsförsäkring som gäller i hela unionen. Ett fordon från en medlemsstat ska fritt kunna färdas inom EU.

Vid sidan av det regelverk som finns i motorfordonsförsäkringsdirektiven finns sedan 1949 ett omfattande samarbete inom det så kallade Gröna Kort-systemet. Även det samarbetet syftar till att främja internationell trafik. En försäkringstagare i ett Gröna Kort-anslutet land kan genom sin försäkringsgivare få ett grönt kort som intygar att innehavarens försäkringsskydd uppfyller åtminstone de

minimikrav som de nationella lagstiftningarna uppställer i de stater som omfattas av samarbetet. Gröna Kort-byråerna i varje land åtar sig att gentemot de skadelidande betala ersättning, men de kan i sin tur återkräva ersättningen från den utländska försäkringsgivaren eller Gröna Kort-byrån i det land som utfärdat kortet. I Sverige är Trafikförsäkringsföreningen Gröna Kort-byrå.

Enligt artikel 8 i 2009 års direktiv gäller att fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredje lands territorium ska vara försedda med antingen ett giltigt grönt kort eller bevis om gränsförsäkring, som utvisar att de är försäkrade. Tanken är alltså att när ett fordon väl har släppts in i EU ska det vara försäkrat och någon ytterligare kontroll av försäkringsinnehav vid gränspassager inom EU ska i princip inte behövas.

#### *En utvidgning av möjligheterna till försäkringskontroll*

I direktivet införs en ny lydelse av artikel 4. Den ger möjligheter för medlemsstaterna att genomföra kontroller av försäkringsinnehav beträffande fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Sådana kontroller får genomföras förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, samt att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och a) utförs som en del av en kontroll som inte uteslutande syftar till att verifiera försäkringen, eller b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen, och inte kräver att fordonet stannar. Den utökade möjligheten till kontroller av försäkringsinnehav är enligt skäl 16 motiverad av att det genom ny teknik är möjligt att genomföra kontroller utan att fordonen behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten för personer inskränks.

*Finns det anledning att införa några nya svenska regler om försäkringskontroll?*

Det har inte framkommit att det förekommer oförsäkrade utländska fordon på svenska vägar i någon större omfattning i dag eller att dessa fordon skulle föranleda trafikskador i en sådan omfattning att åtgärder är påkallade. Den nuvarande ordningen med stickprov fungerar till synes väl. Med det sagt är det positivt att direktivets hinder mot mer systematiska automatiska kontroller, i ljuset av den tekniska utvecklingen på området, har tagits bort.

För att det ska vara möjligt att kontrollera om ett fordon från ett annat land omfattas av en försäkring krävs ett internationellt samarbete beträffande informationsutbyte om försäkringsinnehav. Om en registreringsskylt på ett utländskt fordon läses av automatiskt, måste en mer eller mindre automatisk kontroll i utländska register göras. Utan ett sådant informationsutbyte har kontrollmöjligheten ett begränsat värde. Direktivet innehåller inte några bestämmelser om hur detta informationsutbyte ska gå till mer än att det i artikel 4.2 anges att personuppgifter får behandlas på grundval av lagen i den kontrollerande medlemsstaten, om det är nödvändigt för att motverka oförsäkrad körning i andra medlemsstater än den där fordonet normalt är hemmahörande. Det anges vidare att en sådan reglering om behandling av personuppgifter ska uppfylla kraven i dataskyddsförordningen<sup>19</sup> och fastställa lämpliga åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen. Det finns också bestämmelser om hur uppgifterna får behandlas och sparas.

I och med att direktivets nya bestämmelser om försäkringskontroll inte innebär någon skyldighet att införa systematiska försäkringskontroller, krävs det inte några särskilda genomförandeåtgärder. Direktivändringen innebär bara att Sverige ges en möjlighet att införa kontroller av försäkringsinnehav. För att sådana kontroller ska kunna genomföras i praktiken krävs att det bilateralt eller inom EU förhandlas fram lösningar för hur ett informationsutbyte bör gå till. Redan nu finns det till exempel inom ramen för EUCARIS (the European car and driving license information system) ett samarbete för informationsutbyte mellan europeiska

---

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

myndigheter i frågor om fordons- och körkortregistreringsfrågor. Möjligen skulle det samarbetet kunna utvidgas till att även omfatta informationsutbyte gällande trafikförsäkring.

Av översynsklausulen (se artikel 28c) framgår att kommissionen ska återkomma till frågan om försäkringskontroller genom en bedömning av ändamålsenligheten hos de system för informationsutbyte som används för försäkringskontroll i gränsöverskridande situationer, vid behov även en bedömning av möjligheten att i sådana fall använda befintliga system för informationsutbyte och, under alla omständigheter, en analys av syftet med systemen för informationsutbyte och en bedömning av kostnaderna för dem.

Frågan om att införa systematiska försäkringskontroller är alltså i sin linda. Det finns inte förutsättningar att redan nu, inom ramen för lagstiftningsarbetet med att genomföra direktivet, få till stånd ett samarbete om informationsutbyte och i nuläget bedöms det inte heller finnas ett tydligt behov av att införa kontroller. Mot denna bakgrund och då direktivet inte kräver att kontroller införs, bör det inte nu införas några bestämmelser om försäkringskontroll i trafikskadelagen.

## 13 Övriga frågor

### 13.1 Självrisk

**Bedömning:** Bestämmelserna i trafikskadelagen om självrisk vid sakskada orsakad av oidentifierade fordon är förenliga med direktivet.

**Skälen för bedömningen:** Artikel 10 i 2009 års direktiv reglerar ersättning för sakskador och personskador orsakade av bland annat oidentifierade fordon. Av artikeln följer bland annat att det i medlemsstaterna ska finnas ett organ med uppgift att svara för ersättning för sådana skador. I Sverige utgörs detta organ av Trafikförsäkringsföreningen.

Av artikel 10.3 framgår att medlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från organet när det gäller sakskador orsakade av oidentifierade fordon. Om organet betalat ut ersättning för betydande personskador för någon skadelidande från samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon får medlemsstaterna emellertid inte utesluta ersättning för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Medlemsstaterna får dock föreskriva en självrisk för den skadelidande för sådan sakskada som den skadelidande kan vara ansvarig för. Självrisken får vara högst 500 euro.

Regeln som begränsar medlemsstaternas möjlighet att föreskriva självrisk gäller alltså bara för sakskador som den skadelidande kan vara ansvarig för. Genom 2021 års direktiv utvidgas regeln till att gälla sakskador som den skadelidande drabbas av, dvs. oavsett om den skadelidande kan vara ansvarig för skadan.

I svensk rätt regleras frågan om trafikskadeersättning för skador orsakade av oidentifierade fordon i 16 § tredje stycket trafikskadelagen (jfr även 33 § samma lag, där Trafikförsäkringsföreningens roll

vid sådan skadereglering framgår). Där finns en regel om självrisk för sakskador. Regeln gäller oavsett vem som är ansvarig för skadan och innebär att ett belopp som motsvarar en tjugondel av prisbasbeloppet enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken ska avräknas från ersättningen.

Prisbasbeloppet för 2022 uppgår till 48 300 kr. En tjugondel av det beloppet är 2 415 kr. Självriskbeloppet motsvarar därmed mindre än hälften av den högsta tillåtna självrisk enligt direktivet. Svensk rätt uppfyller alltså med mycket god marginal de krav som i detta avseende ställs i 2021 års direktiv. Även med beaktande av framtida potentiella valutakursförändringar kan Sverige förväntas uppfylla dessa krav under i vart fall en överskådlig framtid.

Förutom nu beskriven förändring görs vissa språkliga ändringar i artikel 10. Dessa bedöms inte kräva några författningsändringar.

Mot denna bakgrund bedöms att någon ändring av reglerna om självrisk vid sakskada orsakade av oidentifierade fordon inte bör göras.

## 13.2 Släp

**Bedömning:** Bestämmelsen i trafikskadelagen om fordonskombinationer är förenlig med direktivet.

**Skälen för bedömningen:** Genom 2021 års direktiv införs en ny artikel 15a i 2009 års direktiv. Artikel 15a handlar om skydd av skadelidande vid olyckor med släp som dras av ett fordon. Artikel 15a innebär följande.

I händelse av en olycka som orsakats av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, där släpet har separat ansvarsförsäkring, ska den skadelidande kunna framställa sitt ersättningsanspråk direkt till det försäkringsföretag som försäkrat släpet, om släpet, men inte dragfordonet, kan identifieras och släpets försäkringsgivare ska betala ersättning enligt tillämplig nationell rätt (se punkten 1). I händelse av en sådan olycka ska vidare släpets försäkringsgivare, om inte nationell rätt kräver att den försäkringsgivaren ska betala full ersättning, på begäran av den skadelidande, utan onödigt dröjsmål, underrätta denne om identiteten på dragfordonets försäkringsgivare eller, om släpets försäkringsgivare inte



kan identifiera dragfordonets försäkringsgivare, reglerna om skador orsakade av oidentifierade fordon (se punkten 2).

Artikelns bestämmelser i punkten 1 om vem den skadelidande ska kunna framställa sitt ersättningsanspråk till gäller alltså bara om släpet har en separat ansvarsförsäkring. Vidare förutsätter även artikelns bestämmelser i punkten 2 om underrättelseskyldighet att släpet omfattas av en separat sådan försäkring.

Enligt trafikskadelagen gäller att om en släpvagn har kopplats till ett motordrivet fordon, så ska lagens regler om skada i följd av trafik med motordrivet fordon tillämpas på fordonskombinationen i dess helhet (se 1 § andra stycket trafikskadelagen). Enligt svensk rätt har släp alltså inte separata ansvarsförsäkringar. I stället omfattas släpet av dragfordonets trafikförsäkring. Den aktuella artikeln i 2021 års direktiv föranleder därmed inte några ändringar i trafikskadelagen.

I sammanhanget kan erinras om att enligt svensk rätt kan den som lidit skada vid en olycka som orsakats av ett fordon som drar ett släp, där dragfordonet inte kan identifieras, framställa sitt ersättningsanspråk till Trafikförsäkringsföreningen med stöd av reglerna om trafikskadeersättning för skador orsakade av oidentifierade fordon (se 16 § tredje stycket och 33 § trafikskadelagen).

### 13.3 Informationscentrum

**Bedömning:** Det behövs inte några författningsändringar med anledning av direktivets regler om informationscentrum.

**Skälen för bedömningen:** Enligt artikel 23 i 2009 års direktiv ska medlemsstaterna inrätta eller godkänna ett informationscentrum som ska vara ansvarigt för vissa uppgifter, bland annat att föra ett register (se punkten 1. a). Registret ska innehålla uppgifter om bland annat registreringsnummer för motorfordon som är normalt hemmahörande inom statens territorium (se punkten i), nummer på försäkringsbrev och, när försäkringsbrevets giltighetstid löpt ut, tidpunkten då försäkringsskyddet slutade att gälla (se punkten ii) samt försäkringsgivare som tillhandahåller ansvarsförsäkring för användningen av fordon och de skaderegleringsrepresentanter som försäkringsgivare har utsett (se punkten iii). Artikel 23 innehåller

också regler om bland annat uppgiftsskyldighet för informationscentrumen. Syftet med informationscentrumen är att ge skadelidande möjlighet att begära ersättning.

I Sverige är Trafikförsäkringsföreningen informationscentrum (se 29 och 33 §§ trafikskadelagen). Av 29 § följer att Trafikförsäkringsföreningen på begäran ska lämna uppgifter om vem som har meddelat trafikförsäkring för ett fordon som är normalt hemmahörande i Sverige, vem som är försäkringsgivarens skaderegleringsrepresentant och vem som äger fordonet. Genom denna reglering ges den skadelidande möjlighet att vända sig till Trafikförsäkringsföreningen och från föreningen få de uppgifter som den skadelidande behöver för att kunna veta vem en begäran om ersättning ska riktas mot. Syftet med artikel 23 uppfylls därmed i svensk rätt.

Enligt den svenska ordningen har Trafikförsäkringsföreningen inte själv något register över all den information som föreningen är skyldig att lämna ut enligt 29 §. Informationen finns i stället till stor del i vägtrafikregistret, som förs av Transportstyrelsen (se 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen [2019:369]). Det registret ska innehålla uppgifter om bland annat fordons registreringsnummer, ägare, gällande trafikförsäkring och vem som meddelat trafikförsäkring för fordonet (se 3 kap. 2 § vägtrafikdataförordningen [2019:382], se även 4 kap. 9 § tredje stycket och 11 § förordningen om fordons registrering och användning). Trafikförsäkringsföreningen har direktåtkomst till registret (jfr 3 kap. 4 § första stycket 2 och 5 § samt 2 kap. 5 § 1 vägtrafikdatalagen). På så sätt har Trafikförsäkringsföreningen tillgång till de uppgifter som informationscentrumet enligt artikel 23 ska föra register över.

Genom 2021 års direktiv införs en ny punkt i artikel 23 (se punkten 1a.). Av punkten framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsgivare eller andra enheter är skyldiga att till informationscentrumet lämna den information som avses i punkterna 1. a) i–iii och att informera centrumet när en försäkring förfaller eller på annat sätt inte längre täcker ett fordon med registreringsnummer.

Försäkringsgivares underrättelseskyldighet i nu aktuellt avseende regleras i svensk rätt i flera författningar. Försäkringsgivare ska underrätta Transportstyrelsen om att en trafikförsäkring har tecknats för ett registrerat fordon (se 7 kap. 5 § förordningen om

fordons registrering och användning). Vidare ska försäkringsgivare underrätta Trafikförsäkringsföreningen om namn och adress på deras skaderegleringsrepresentanter (se 19 § trafikförsäkringsförordningen). Försäkringsgivare ska också anmäla till Transportstyrelsen när ett avtal om trafikförsäkring för ett motordrivet fordon som är registrerat i vägtrafikregistret har upphört att gälla (se 20 § andra stycket trafikförsäkringsförordningen). Genom dessa regler är Trafikförsäkringsföreningen direkt eller indirekt tillförsäkrad den information som föreningen är skyldig att lämna ut enligt 29 §.

De bestämmelser som reglerar försäkringsgivares underrättelse-skyldighet till Transportstyrelsen och Trafikförsäkringsföreningen tar visserligen inte ordagrant sikte på de uppgifter som anges i artikel 23 punkterna 1. a) i–iii. Med hänsyn till hur de svenska vägtrafikregister- och trafikförsäkringssystemen är utformade torde en ändamålstolkning av artikelns nya punkt 1a. emellertid leda till slutsatsen att svensk rätt uppfyller de krav som den ändrade artikel 23 ställer på medlemsstaterna. Systemen medför nämligen att Trafikförsäkringsföreningen, direkt eller indirekt, får tillgång till den information som föreningen är skyldig att lämna ut enligt 29 § (och 29 § uppfyller ju, som konstateras ovan, syftet med artikel 23). Den slutsats som nu redovisats bygger bland annat på bedömningen att en trafikförsäkring inte kan förfalla, eller på annat sätt inte längre täcka ett fordon med registreringsnummer, utan att försäkringsavtalet upphör att gälla (jfr 20 § andra stycket trafikförsäkringsförordningen).

Genom 2021 års direktiv ändras artikel 23 även på så sätt att punkten 6 i artikeln får en ny lydelse med innebörden att den behandling av personuppgifter som följer av artikeln ska göras i enlighet med EU:s dataskyddsförordning från 2016. Nuvarande punkten 6 i 2009 års direktiv hänvisar i stället till sådana nationella bestämmelser som antagits enligt 1995 års dataskyddsdirektiv. Dataskyddsförordningen är direkt tillämplig och ska tillämpas på den personuppgiftsbehandling som Trafikförsäkringsföreningen ägnar sig åt i egenskap av informationscentrum. Skyldigheterna enligt direktivet innebär inte någon ny eller ytterligare behandling av personuppgifter. Den personuppgiftsbehandling som redan sker, och som alltså även fortsättningsvis ska ske, görs, som redogörs för ovan, framförallt med stöd av aktuella registerförfattningar (vägtrafikdatalagen och lagen om fordons registrering och

användning, med tillhörande förordningar). Dessa författningar är anpassade efter EU:s dataskyddsförordning (se bland annat prop. 2018/19:33 Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet, s. 1). Någon ändring i befintlig dataskyddslagstiftning med anledning av direktivet bedöms inte nödvändig. Den nya lydelsen av punkten 6 kräver därför inte några författningsändringar.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att ändringarna i artikel 23 inte föranleder några författningsändringar.

### 13.4 Information till skadelidande

**Bedömning:** Det behövs inte några författningsändringar med anledning av direktivets regler om information till skadelidande.

**Skälen för bedömningen:** Genom 2021 års direktiv införs en ny artikel 26a i 2009 års direktiv. Enligt artikeln ska medlemsstater som inrättar eller auktoriserar olika ersättningsorgan enligt artiklarna 10.1, 10a.1, 24.1 och 25a.1 säkerställa att skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att framställa ersättningsanspråk. Artiklarna 10a.1 och 25a.1 handlar om insolvensorgan (se avsnitt 8). Artikel 10.1 handlar om ersättningsansvariga organ för skador orsakade av oidentifierade och oförsäkrade fordon medan artikel 24.1 handlar om skadeersättningsorgan för förluster och skador orsakade av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

I Sverige utgör Trafikförsäkringsföreningen, och i fråga om insolvensorgan föreslås Trafikförsäkringsföreningen utgöra, ersättningsorgan i samtliga nu relevanta avseenden. Eftersom Sverige alltså varken inrättat eller avser att inrätta fler än ett ersättningsorgan berörs Sverige inte av artikel 26a, som därmed inte föranleder några författningsändringar.

## 13.5 Prisjämförelseverktyg

**Bedömning:** Det bör inte införas någon möjlighet att certifiera prisjämförelseverktyg.

**Skälen för bedömningen:** Medlemsstaterna får enligt artikel 16a i direktivet välja att certifiera verktyg som gör det möjligt för konsumenter att kostnadsfritt jämföra priser, taxor och täckning mellan de som tillhandahåller obligatorisk försäkring under beteckningen ”oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring”. Direktivet uppställer alltså inget krav på att medlemsstaterna ska införa och certifiera prisjämförelseverktyg. För det fall medlemsstaterna ändå väljer att certifiera prisjämförelseverktyg uppställs i samma artikel ett antal krav som ska vara uppfyllda för att jämförelseverktyg ska erhålla certifiering.

Redan i dag finns det många företag som på sina hemsidor på internet erbjuder prisjämförelser och det har inte framkommit att det i Sverige finns någon efterfrågan av ett certifierat prisjämförelseverktyg. Detta talar för att det inte ska införas en möjlighet att certifiera prisjämförelseverktyg. Vidare kan det vara svårt att på ett bra sätt redovisa priserna för trafikförsäkringar i ett generellt jämförelseverktyg eftersom priset i många fall beror på ett antal individuella faktorer. Dessutom är det främmande att inrätta en särskild statlig certifieringsordning för verktyg som privata aktörer på egen hand tar fram. Till detta kommer att det skulle vara svårt att motivera den administration och de kostnader som ett certifierat prisjämförelseverktyg skulle medföra med tanke på avsaknaden av ett tydligt behov av en certifiering. Mot denna bakgrund görs bedömningen att det nu inte bör införas någon möjlighet att certifiera prisjämförelseverktyg.

## 13.6 Ny försäkring vid återkallat tillstånd

**Förslag:** Skyldigheten att teckna ny försäkring efter att ett tillstånd har återkallats ska gälla oavsett vilken myndighet som beslutat om återkallelse.

**Skälen för förslaget:** Enligt 6 § trafikskadelagen ska den som har trafikförsäkring hos en försäkringsgivare, om regeringen har återkallat tillståndet för försäkringsgivaren, teckna en ny trafikförsäkring inom viss tid. Det är inte längre regeringen som beslutar om återkallelse av tillstånd. I stället är det numera Finansinspektionen som fattar beslut om att återkalla tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen och enligt 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige (se 18 kap. försäkringsrörelselagen och 6 kap. lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige). Försäkringsgivare från andra EES-länder som får meddela trafikförsäkring efter en underrättelse i enlighet med 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige har tillstånd att bedriva försäkringsrörelse i sitt hemland. För sådana försäkringsgivare torde det vara hemlandsmyndigheterna som prövar frågor om återkallelse av tillstånd. Bestämmelsen bör därför ändras och skyldigheten att teckna ny försäkring bör gälla oavsett vilken myndighet som har beslutat om att återkalla tillståndet.

## 14 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 23 december 2023, förutom de bestämmelser som avser det föreslagna insolvensgarantisystemet som ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. De föreslagna ändringarna i trafikförsäkringsförordningen ska också träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Bestämmelserna om insolvensgarantisystem ska inte gälla i fråga om likvidationsförfaranden som inletts före ikraftträdandet. De ska dock tillämpas för försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet.

Bestämmelserna om bevakningsförfarandet ska inte gälla i konkurser som beslutats före ikraftträdandet. Bestämmelsen om kungörande av beslut om tvångslikvidation ska inte gälla för tvångslikvidationer som beslutats före ikraftträdandet.

**Skälen för förslaget:** Medlemsstaterna ska enligt artikel 2.1 i 2021 års direktiv sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att genomföra direktivet senast den 23 december 2023. De föreslagna ändringarna bör därför i huvudsak träda i kraft samma dag.

Bestämmelserna om insolvensgarantisystemet kan emellertid komma att bli tillämpliga först senare. Enligt direktivet ska nämligen insolvensgarantisystemet tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som insolvensorganen ska sträva efter att ingå senast den 23 december 2023, eller från dagen för tillämpningen av den delegerade akt som kommissionen ges befogenhet att anta om någon överenskommelse inte har ingåtts vid det datumet (se artikel 30 andra och tredje styckena i direktivet). Eftersom det därmed i

nuläget inte går att fastslå när reglerna om insolvensgarantisystemet ska träda i kraft bör tidpunkten för ikraftträdandet överlämnas till regeringen att bestämma, vilket kan ske antingen när det har ingåtts en överenskommelse mellan insolvensorganen eller när kommissionen har antagit den delegerade akten.

Den föreslagna ändringen i försäkringsrörelselagen är visserligen en följd av insolvensgarantisystemet. Det finns dock inte något direkt skäl för att Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation avseende ömsesidiga försäkringsbolag inte kungörs, till skillnad från det som gäller för ett försäkringsaktiebolag eller en försäkringsförening. Bestämmelsen i försäkringsrörelselagen bör därför träda i kraft redan den 23 december 2023.

Enligt direktivet ska även de nya bestämmelserna om intyg om skadehistorik tillämpas först senare (se artikel 30 femte stycket). Detsamma gäller försäkringsgivarnas skyldighet att offentliggöra en allmän översikt av dess policy om intygens användning. De bestämmelserna ska tillämpas från tillämpningsdatumet för de genomförandeakter som kommissionen ska anta om formulär för intygen, dock som tidigast från och med den 23 april 2024. De nuvarande bestämmelserna om försäkringsgivarnas skyldighet att utfärda intyg om skadehistorik meddelas av regeringen, enligt ett bemyndigande i 17 a § trafikskadelagen. Inget hindrar att det föreslagna nya bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om försäkringsgivarnas offentliggörande av information träder i kraft redan den 23 december 2023. Föreskrifterna om formulär för intyg och om information i trafikförsäkringsförordningen bör däremot träda i kraft senare och vid den tidpunkt som regeringen bestämmer.

I svensk rätt finns inte något allmänt förbud mot retroaktiv lagstiftning vid sidan av de straffrättsliga och skatterättsliga områdena. Det har dock i flera sammanhang uttalats att försiktighet är påkallad när det gäller att införa regler med retroaktiv verkan och att sådan lagstiftning som huvudregel bör undvikas på det förmögenhetsrättsliga området, om inte tungt vägande skäl motiverar avsteg från den grundsatsen. Lagstiftaren måste därför noggrant pröva sådana frågor och sträva efter den lösning på problemen som bäst tillgodoser såväl enskilda personers och företags rättsskydd som det samhällsintresse som kan vara skäl för ett avsteg från huvudregeln (se 1973 års fri- och rättighetsutrednings



betänkande Medborgerliga fri- och rättigheter [SOU 1975:75] s. 158 f. och KU 1974:60, jfr även prop. 2021/22:174 Ett moderniserat konsumentskydd).

Av allmänna principer följer att lagändringar blir tillämpliga omedelbart vid ikraftträdandet. Det innebär att de nya bestämmelserna ska tillämpas direkt efter ikraftträdandet om inte något annat regleras i övergångsbestämmelser. Förslaget med nya bestämmelser om försäkringsplikt för vissa typer av eldrivna fordon och skyldigheten att medföra försäkringsbevis gäller således från och med den 23 december 2023. Även det föreslagna undantaget från försäkringsplikten för vissa fordon och trafikförsäkringsgivarnas solidariska ansvar för den ersättning som skulle ha betalats om försäkring hade funnits bör gälla från och med det datumet

När det gäller processrättslig och annan förfarandelagstiftning är utgångspunkten också att nya regler blir tillämpliga omedelbart vid ikraftträdandet. De förfarandemässiga bestämmelserna som föreslås rörande insolvensgarantissystemet bör dock inte få genomslag på redan inledda likvidationsförfaranden, tvärt om förutsätts de i direktivet gälla i fråga om likvidationsförfaranden som inletts efter ikraftträdandet. Det krävs därför en särskild övergångsreglering för dessa bestämmelser. I samma anda bör inte heller de föreslagna bestämmelserna om bevakningsförfarande få genomslag på redan beslutade konkurser eller den föreslagna bestämmelsen om kungörande få genomslag på redan inledda tvångslikvidationer. Det behövs övergångsbestämmelser om detta.

När det gäller insolvensgarantissystemet och hur det ska förhålla sig till avtal som ingåtts före ikraftträdandet kan det konstateras att en huvudregel i svensk rätt är att ny lag bara tillämpas på avtal ingångna efter lagens ikraftträdande. På civilrättens område kan nämligen en retroaktiv lagstiftning innebära att en part i ett avtalsförhållande ges en fördel eller en nackdel som inte beaktades när avtalsvillkoren förhandlades. Ett uttryckligt förbud mot retroaktiv lagstiftning finns dock endast beträffande straff och skatter (se 2 kap. 10 § regeringsformen).

I försäkringssammanhang kan noteras att vid tillkomsten av försäkringsavtalslagen tillämpades huvudregeln att ny lag bara gäller nya avtal. Ingrepp i äldre försäkringsavtal ansågs dock berättigade när det var av särskild vikt från konsumentsynpunkt (se prop. 2003/04:150 Ny försäkringsavtalslag, s. 359). Samma överväganden har gjort sig

gällande även i senare sammanhang (se prop. 2012/13:168 Preskription och information i försäkringssammanhang, s. 45 f.).

De nya bestämmelserna om insolvensgarantisystem är inte rent civilrättsliga till sin natur. Bestämmelserna ger i och för sig en skadelidande en civilrättslig fordran mot trafikförsäkringsgivarkollektivet i vissa fall. Denna fordran har dock inte sin grund i ett avtal mellan den skadelidande och trafikförsäkringsgivarkollektivet utan i ett offentligrättsligt åliggande för trafikförsäkringsgivarkollektivet att garantera ersättning och därmed skydda skadelidande. Om det föreslagna insolvensgarantisystemet skulle gälla även för redan ingångna avtal skulle det innebära ett bättre skydd för skadelidande. Exempelvis skulle en skadelidande som har rätt till livränta med anledning av en skada som inträffat för länge sedan skyddas genom systemet. Att försäkringsgivarkollektivet kan behöva garantera ersättningen till skadelidande i andra försäkringsgivares likvidationsförfaranden, är visserligen en risk som försäkringsgivarna inte kunnat beakta vid premiesättningen. Avtal om trafikförsäkring är dock som huvudregel ettåriga. Även om bestämmelserna skulle gälla för redan ingångna avtal kommer försäkringsgivarna därför kunna beakta risken vid premiesättningen inom ett år. En sådan premiesättning skulle visserligen innebära att dagens försäkringstagare får bekosta skyddet även för tidigare skadelidande. Intresset av att skydda skadelidande som har rätt till ersättning enligt tidigare avtal får dock anses väga tyngre. Direktivet synes inte heller lämna något utrymme för att sådana skadelidande inte ska omfattas av systemet. Insolvensgarantisystemet ska därför gälla även för avtal som ingåtts före lagens ikraftträdande, vilket ska regleras i en övergångsbestämmelse.

Den nya bestämmelsen om vilket högsta belopp som kan betalas från en motortävlingsförsäkring bör enligt huvudregeln i försäkringssammanhang endast tillämpas på försäkringsavtal som ingås eller förnyas efter lagens ikraftträdande. Detta kommer att gälla utan en särskild övergångsbestämmelse.

När det gäller förslagen i trafikförsäkringsförordningen föreslås övergångsbestämmelser som innebär att insolvensgarantisystemet endast tillämpas på likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet.

## 15 Konsekvenser av förslagen

**Bedömning:** Förslagen bedöms få positiva konsekvenser för dem som skadas i trafiken genom att trafikförsäkringsskyddet utvidgas och ett insolvensgarantisystem införs. Vidare kan förslagen förväntas medföra marginella höjningar av premierna för försäkringstagarna.

Förslagen bedöms medföra vissa ökade kostnader för Trafikförsäkringsföreningen och försäkringsgivarkollektivet.

De föreslagna bestämmelserna om intyg om skadehistorik kommer att medföra en marginell kostnadsökning för Finansinspektionen. Dessa kostnader ryms inom befintliga anslagsramar. I övrigt medför förslagen inte några ekonomiska konsekvenser för det allmänna.

### Skälen för bedömningen

#### *Konsekvenser för enskilda*

Förslagen i avsnitt 5 om vilka eldrivna fordon som alltid ska omfattas av trafikskadelagens tillämpningsområde medför att fler skador kommer att ersättas inom ramen för trafikförsäkringssystemet, antingen ur försäkringen eller genom Trafikförsäkringsföreningen. Även förslaget om insolvensgarantisystem i avsnitt 8 medför ett ökat skydd för dem som skadas i trafiken eftersom systemet säkerställer att skadelidande får ersättning även om en försäkringsgivare blir föremål för ett likvidationsförfarande. Även detta förslag bedöms alltså få positiva konsekvenser för dem som skadas i trafiken. Förslagen i avsnitt 5 om eldrivna fordon innebär visserligen en ekonomisk och administrativ börda för dem som är skyldiga att försäkra fordonen. Det föreslås dock i samma avsnitt, att

Trafikförsäkringsföreningen ska svara för ersättningen för de skador de eldrivna fordonen som har en konstruktionshastighet om högst 20 kilometer i timmen orsakar. Därmed begränsas de negativa effekterna av förslaget för enskilda som använder den typen av fordon. Personer med fysisk funktionsnedsättning som använder ett eldrivet fordon som omfattas av beteckningen cykel i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner kommer alltså inte att drabbas av några kostnader för försäkring med anledning av förslaget. Flertalet av de andra eldrivna fordonen som omfattas av förslaget faller redan under begreppet motordrivna fordon och omfattas alltså redan av krav på trafikförsäkring. Det blir genom förslagen klart att det för de eldrivna enhjulingarna kommer krävas trafikförsäkring. Dessa bedöms dock vara mycket få jämfört med det totala antalet fordon som för närvarande är trafikförsäkrade (uppskattningsvis ca 6,7 miljoner fordon). Ägare till sådana fordon kommer dock att behöva teckna försäkring, om de inte redan har en sådan, till en viss kostnad.

Det är Trafikförsäkringsföreningen som i avsnitt 8 föreslås att företräda insolvensorganet i Sverige. Trafikförsäkringsföreningens kostnader finansieras av försäkringsgivarkollektivet, som i sin tur täcker sina kostnader genom att ta ut premier av trafikförsäkringsstagarna. Förslaget om insolvensgarantisystemet och förslaget om ersättningsansvar för Trafikförsäkringsföreningen för skador orsakade av eldrivna fordon utan tramp- och vevanordning som har en konstruktionshastighet om högst 20 kilometer i timmen kan därför eventuellt komma att innebära att premierna för trafikförsäkringen höjs något. Under 2021 betalade Trafikförsäkringsföreningen ut nästan 800 miljoner kronor för skador på personer, egendom och djur som orsakats av oförsäkrade eller okända fordon. Motsvarande summa för år 2020 var drygt 900 miljoner kronor. Samtidigt uppgår försäkringsgivarkollektivets samlade intäkter från premier för trafikförsäkringen till drygt 8 miljarder kronor per år. Den kostnadsökning som kan förväntas för Trafikförsäkringsföreningen med anledning av förslagen torde alltså vara mycket liten i förhållande till såväl de kostnader som föreningen redan har som de premieintäkter som försäkringsgivarkollektivet har. Eventuella premiehöjningar bör därför endast bli marginella.

Förslaget om intyg om skadehistorik i avsnitt 9 bedöms förenkla för försäkringstagare att byta försäkring, vilket kan bidra till en ökad konkurrens på marknaden och till följd av det lägre premier för

försäkringstagarna. Den ökade valmöjligheten för försäkringstagare vid export av fordon som föreslås i avsnitt 10 bedöms förenkla för enskilda vid köp av fordon i andra EES-länder.

Även i övrigt bedöms förslagen generellt innebära förbättringar för försäkringstagare och de som skadas av fordon.

### *Konsekvenser för Trafikförsäkringsföreningen*

Trafikförsäkringsföreningen är den centrala aktören inom trafikförsäkringssystemet i Sverige. Förslagen i promemorian kommer att innebära ökad administration, ökade kostnader för utbetald ersättning till skadelidande och, åtminstone inledningsvis, arbete med information gentemot allmänheten med anledning av de nya reglerna. Förslagen i avsnitt 5 medför kostnadsökningar för ersättning till skadelidande som dels avser skador som orsakas av okända eller oförsäkrade fordon som det nu förtydligas att de omfattas av trafikförsäkringspliktig (exempelvis enhjulingar), dels skador som orsakas av sådana fordon som undantas från trafikförsäkringsplikten (vissa tyngre, långsammare eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning). Som redovisas ovan uppgår Trafikförsäkringsföreningens kostnader för skador på personer och egendom som orsakats av oförsäkrade eller okända fordon årligen till knappt en miljard kronor. Såvitt kan bedömas är endast ett fåtal fordon utformade på ett sådant sätt att de kommer att omfattas av Trafikförsäkringsföreningens utökade skadeersättningsansvar. Mot denna bakgrund bedöms att de ökade kostnaderna för ersättning till skadelidande kommer att vara endast marginella i förhållande till föreningens nuvarande kostnader för utbetald ersättning. Det torde kunna röra sig om några miljoner kronor om året i kostnadsökning. Den ökade administrationskostnaden kan uppskattas till ett betydligt lägre belopp än så.

Vidare innebär de föreslagna bestämmelserna om insolvensgarantisystem i avsnitt 8 en risk för ökade kostnader för ersättning till skadelidande om en försäkringsgivare blir föremål för ett likvidationsförfarande och systemet behöver användas. Trafikförsäkringsföreningen har för närvarande 58 medlemsföretag, varav 35 är svenska försäkringsgivare. Hittills har emellertid ingen försäkringsgivare med tillstånd att meddela trafikförsäkring försatts i

konkurs i Sverige. Risken för att systemet behöver användas bedöms därför vara mycket liten.

Om den försäkringsgivare som är föremål för ett likvidationsförfarande har tillstånd att meddela försäkring i ett annat EES-land kan kostnaderna återkrävas. Det innebär alltså att det i sådana fall inte blir några andra kostnader än administrativa för Trafikförsäkringsföreningen i slutändan.

Eftersom Trafikförsäkringsföreningens verksamhet finansieras av försäkringsgivarkollektivet, som i sin tur tar ut försäkringspremier från försäkringstagarna, kan de ökade administrativa kostnaderna i slutändan förväntas bäras av försäkringstagarkollektivet. Försäkringstagarkollektivet kommer av samma skäl förväntas bära kostnaderna om insolvensgarantisystemet kommer att behöva användas i händelse av ett likvidationsförfarande för försäkringsgivare med tillstånd att meddela trafikförsäkring i Sverige.

#### *Konsekvenser för försäkringsgivarna*

Förslagen i promemorian får flera konsekvenser för försäkringsgivarna. Bland annat innebär förslaget om insolvensgarantisystem i avsnitt 8 en risk för ökade kostnader för försäkringsgivarkollektivet i de fall en försäkringsgivare går i konkurs och systemet behöver användas. Som redovisas ovan bedöms den risken emellertid vara mycket liten.

Även förslaget i avsnitt 5 om att vissa skador som i dag inte ersätts av Trafikförsäkringsföreningen ska bli ersättningsgilla bedöms kunna leda till ökade kostnader för försäkringsgivarkollektivet. Ökningen bedöms dock bli mycket begränsad i förhållande till de nuvarande kostnaderna för skador som ersätts av Trafikförsäkringsföreningen.

Förslaget i avsnitt 7 om att det lägsta tillåtna maxbeloppet för motortävlingsförsäkringar ska höjas skulle i teorin kunna leda till ökade kostnader för försäkringsgivarna. Såvitt är känt har det emellertid hittills aldrig betalats ut någon försäkringsersättning som har motsvarat dagens maxbelopp. Detta förslag bedöms därför i praktiken inte behöva medföra några ytterligare kostnader för försäkringsgivarkollektivet. Förslaget borde därför heller inte behöva leda till några premiehöjningar.

Förslaget om intyg om skadehistorik i avsnitt 9 kan leda till viss ytterligare administration för försäkringsgivarna. Eventuella kostnader med anledning av detta bör emellertid endast vara marginella. Vidare kan försäkringsgivarna komma att behöva ta fram nya avtal för försäkringar för sådana fordon som försäkringsplikten enligt förslagen i avsnitt 5 förtydligas för.

Eftersom trafikförsäkringarna finansieras genom premier kommer de kostnadsökningar som förslagen medför i förlängningen inte att innebära någon ekonomisk belastning för försäkringsgivarna, utan snarare en möjlighet till ytterligare intäkter.

### *Konsekvenser för det allmänna*

Förslaget om nya regler om intyg om skadehistorik i avsnitt 9 innebär bland annat att Finansinspektionen ska tillhandahålla det formulär som ska användas för intygen. Det är kommissionen som tar fram formuläret. Detta medför viss begränsad administration för myndigheten. Eventuella kostnader med anledning av detta bedöms vara försumbara och kunna hanteras inom befintliga anslagsramar. I övrigt bedöms förslagen i promemorian inte få några ekonomiska konsekvenser för det allmänna.

### *Konsekvenser för miljön*

Förslagen i promemorian innebär bland annat att försäkringsplikten förtydligas för vissa fordon. Detta kan potentiellt ha en handlingsdirigerande effekt på människors val av fordon. Med tanke på vilka typer av fordon det handlar om (exempelvis eldrivna enhjulingar) torde den aktuella förändringen emellertid inte ha annan än möjligtvis marginell påverkan på vilka fordonstyper människor väljer att använda. Påverkan på miljön bedöms därför vara försumbar. Övriga förslag i promemorian bedöms inte påverka miljön.

*Konsekvenser i övrigt*

Förslagen bedöms inte ha någon betydelse för jämställdheten, för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättningen och offentlig service i olika delar av landet, för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt, för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen eller för kommunerna. Förslagen bedöms vara förenliga med EU-rätten.



# 16 Författningskommentar

## 16.1 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

1 § Denna lag gäller trafikförsäkring för *motordrivna* fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med *ett* motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock *inte* på

1. *ett* motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,
2. *ett* motordrivet fordon när det *används* för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom *ett* inhägnat tävlingsområde,
3. *ett* motorredskap med en tjänstevikt av högst 2 000 *kilogram* som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i vägtrafikregistret.

*Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning ska alltid anses som ett motordrivet fordon vid tillämpningen av denna lag, om det har*

1. *en nettovikt om högst 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen, eller*
2. *en nettovikt över 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen.*

*Om det till ett motordrivet fordon som omfattas av lagen har kopplats ett fordon av något annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.*

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Paragrafen genomför delvis artikel 1.1 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.

*Andra stycket* är nytt och förtydligar att lagen ska tillämpas på ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning om det är konstruerat för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen. Flera sådana fordon faller redan under lagens tillämpningsområde enligt första stycket. Enligt första stycket gäller lagen trafikförsäkring för motordrivna fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med ett motordrivet fordon. I förarbetena har tidigare uttalats att ledning för tolkningen av uttrycket motordrivet fordon får hämtas från fordonskungörelsen

och liknande författningar (se prop. 1975/76:15 s. 269). Lagen om vägtrafikdefinitioner har ersatt fordonskungörelsen. Betydelsen av beteckningen motordrivet fordon i lagen om vägtrafikdefinitioner kan dock inge tvivel om huruvida alla eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen omfattas av den beteckningen. I stycket klargörs därför att sådana fordon alltid ska omfattas av trafikskadelagens tillämpningsområde. Enligt *första punkten* ska lagen tillämpas på eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning om de har en nettovikt om högst 25 kilogram och är konstruerade för en hastighet som överstiger 20 kilometer i timmen. Enligt *andra punkten* ska lagen också tillämpas om ett sådant fordon har en konstruktionshastighet över 14 kilometer i timmen, om fordonet har en nettovikt över 25 kilogram. Som huvudregel kommer det att krävas trafikförsäkring för dessa fordon (se 2 §). I 2 a § undantas vissa av dessa fordon från kravet på trafikförsäkring (se kommentaren till den paragrafen). Med ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning avses bland annat elsparkcyklar, elskotrar självbalanserade fordon och enhjulingar.

*Tredje stycket* motsvarar hittillsvarande andra stycket.

Övriga ändringar är endast språkliga.

*2 a § Ett fordon enligt 1 § andra stycket får brukas i trafik här i landet utan trafikförsäkring, om det är konstruerat för en hastighet om högst 20 kilometer i timmen.*

Paragrafen, som är ny, innehåller undantag från försäkringsplikten för några eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning. Paragrafen genomför delvis artikel 1.1 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Enligt bestämmelsen behöver inte eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är konstruerade för en hastighet om högst 20 kilometer i timmen trafikförsäkring för att få brukas i trafik här i landet. Detta utgör således ett undantag från kravet på trafikförsäkring som följer av 1 § andra stycket 2 och 2 §. Ersättning för skador som de fordonen orsakar ersätts av nationella garantifonden (se 16 §).

Med ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning avses bland annat elsparkcyklar, självbalanserade fordon och enhjulingar (se kommentaren till 1 §).

5 § Trafikförsäkring får meddelas av

1. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043),

2. en försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige, och

3. en EES-försäkringsgivare som är verksam i Sverige enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige.

Om ett fordon som är registrerat i vägtrafikregistret köps i syfte att införas och stadigvarande brukas i ett annat EES-land, får trafikförsäkring under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning meddelas av en försäkringsgivare som enligt 3 kap. försäkringsrörelselagen är verksam i det land till vilket fordonet ska införas eller en EES-försäkringsgivare som är verksam i det landet.

En försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring är skyldig att på begäran meddela trafikförsäkring. I ett tillstånd enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen eller 4 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige kan dock skyldigheten begränsas till att gälla försäkring åt personer som tillhör en viss yrkesgrupp eller intressegrupp eller som är bosatta inom ett visst område. Finansinspektionen kan efter ansökan besluta om motsvarande begränsning för försäkringsgivare som driver verksamhet här enligt 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Finansinspektionens beslut får överklagas hos regeringen.

En försäkringsgivare som avser att meddela trafikförsäkring genom gränsöverskridande verksamhet med stöd av 2 kap. 1 § lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige men som inte har fast driftställe i Sverige ska ha en representant här i landet. Representanten ska vara bosatt i Sverige eller vara en svensk juridisk person. Försäkringsgivaren ska utfärda en fullmakt för representanten att gentemot skadelidande företräda försäkringsgivaren och att själv eller genom någon annan tala och svara för denne angående försäkringsfall. Representanten ska även ha behörighet att företräda försäkringsgivaren vid kontroll av om det finns giltig trafikförsäkring. Försäkringsgivaren ska informera försäkringstagarna om vem som är försäkringsgivarens representant och om dennes adress. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om villkor för sådana representanter.

Paragrafen innehåller bestämmelser om bland annat vem som får meddela trafikförsäkring. Paragrafen genomför delvis artikel 15 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Enligt hittillsvarande lydelse av paragrafen har andra stycket utgjort ett undantag från rätten att meddela trafikförsäkring med stöd av första stycket 1 och 3. Paragrafens *första stycke* ändras genom att bisatsen som finns i första stycket 1 och 3, ”utom i det fall som avses i andra stycket”, tas bort. Därigenom utgör andra stycket inte

längre något undantag till dessa bestämmelser. Ändringen möjliggör för den som ansvarar för att teckna en trafikförsäkring för ett fordon som köps i Sverige för att exporteras till ett annat EES-land att, under 30 dagar från det att fordonet kommit i köparens besittning, välja mellan att teckna försäkringen i Sverige eller i det andra landet.

6 § Återkallas tillståndet för en försäkringsgivare att meddela trafikförsäkring, ska den som har tecknat trafikförsäkring hos försäkringsgivaren och som är skyldig att ha sådan försäkring teckna ny trafikförsäkring för fordonet inom en månad efter det att beslutet om återkallelse har kungjorts i Post- och Inrikes Tidningar.

I fall som avses i första stycket upphör den tidigare trafikförsäkringen senast vid utgången av den angivna månadsfristen.

Paragrafen innehåller bestämmelser om skyldighet att teckna ny trafikförsäkring om trafikförsäkringsgivarens tillstånd återkallas. Övervägandena finns i avsnitt 13.6.

Första stycket ändras med anledning av att det inte längre är regeringen som återkallar tillstånd för försäkringsgivare att meddela trafikförsäkring. Tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043) och enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:293) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige återkallas av Finansinspektionen (se 18 kap. försäkringsrörelselagen och 6 kap. lagen om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige).

Övriga ändringar är endast språkliga.

16 § För fordon som har undantagits från trafikförsäkringsplikt med stöd av 4 § 2 och som saknar trafikförsäkring svarar samtliga försäkringsgivare, som vid skadetillfället fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket, solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha betalats, om försäkring hade funnits. Detsamma gäller fordon som avses i 2 a §.

I fråga om ett fordon som är försäkringspliktigt men som saknar trafikförsäkring har de försäkringsgivare som avses i första stycket samma ersättningsansvar som anges där. För sakskada som tillfogas den försäkringspliktige gäller dock detta ansvar endast i fall då fordonet brukades olovligen av någon annan och antingen inte var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

De försäkringsgivare som avses i första stycket svarar även solidariskt för den trafikskadeersättning som skulle ha betalats från trafikförsäkringen för ett motordrivet fordon vars identitet inte kan fastställas. Från ersättning för sakskada ska ett belopp avräknas som svarar mot en tjugondel av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gäller för det år då skadehändelsen inträffar. Vid skador på renar ska någon avräkning inte göras.

Paragrafen innehåller bestämmelser om trafikskadeersättning för skador som orsakats av oförsäkrade eller oidentifierade fordon. Paragrafen genomför delvis artikel 1.1 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 5.

I *första stycket* görs ett tillägg som innebär att samtliga trafikförsäkringsgivare svarar solidariskt för trafikskadeersättning med anledning av en skada som orsakats av ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som har en nettovikt över 25 kilogram och är konstruerat för en hastighet som överstiger 14 kilometer i timmen men inte 20 kilometer i timmen.

Den hittillsvarande hänvisningen till 5 § tredje stycket ändras. Hänvisningen skulle rätteligen ha varit till 5 § första stycket 3.

Övriga ändringar är endast språkliga.

*16 a § Om en försäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i EES är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, svarar samtliga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för ersättning till skadelidande bosatta här i landet, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.*

*Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 eller 2 omfattas den inte av det solidariska ansvaret.*

*De försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket ska betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och senast tre månader från det att den skadelidande har godtagit ett motiverat anbud om ersättning.*

*Om den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i ett annat EES-land har de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket rätt att kräva ersättning för betalning enligt samma stycke från ett i det EES-landet utsett organ enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser som syftar till att skydda skadelidande mot förluster i händelse av att en trafikförsäkringsgivare blir föremål för vissa närmare angivna likvidationsförfaranden. Bestämmelserna innebär att skadelidande som är bosatta i Sverige i så fall kan få ersättning för skador från ett nytt insolvensgarantisystem. Paragrafen genomför delvis artikel 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

Enligt *första stycket* är det i de fall en trafikförsäkringsgivare blir föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens som det solidariska ansvaret inträder. Med likvidationsförfaranden avses enligt den bestämmelsen tvångslikvidation, konkurs och liknande kollektivt tvingande förfarande som har beslutats av domstol eller annan myndighet och innebär att företagets eller institutets tillgångar avyttras och behållningen fördelas mellan borgenärerna, aktieägarna eller delägarna. För en närmare beskrivning av vilka likvidationsförfaranden som avses, se prop. 2005/06:37 s. 51. För svenskt vidkommande omfattas konkurs och tvångslikvidation av bestämmelsen.

En trafikförsäkringsgivare som har tillstånd att meddela trafikförsäkring i ESS kan vara en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring i Sverige enligt 5 § första stycket eller i ett annat EES-land. Det kan också vara en försäkringsgivare med huvudkontor utanför EES som har fått tillstånd av ett annat EES-land att meddela motorfordonsförsäkring i det landet.

Av stycket framgår vidare att det solidariska ansvaret delas av de försäkringsgivare som enligt 5 § första stycket 1 och 2 fick meddela trafikförsäkring vid tidpunkten för likvidationsförfarandet. Av detta följer att ansvaret gäller för dels de försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043), dels de försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:239) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstitutets verksamhet i Sverige. Det är dessa försäkringsgivare som utgör det svenska insolvensorganet. Kretsen av solidariskt ansvariga försäkringsgivare är alltså en annan än den i 16 §. Även tidpunkten för när ansvaret inträder innebär en skillnad i förhållande till det ansvar som följer av 16 § om oförsäkrade eller okända fordon. Enligt den paragrafen delas ansvaret av de trafikförsäkringsgivare som fick meddela trafikförsäkring vid skadetillfället.

Det solidariska ansvaret avser ersättning som betalats med anledning av en försäkring hos försäkringsgivaren. Det är alltså försäkringsavtalet med försäkringsgivaren som är föremål för likvidationsförfarandet som bestämmer ersättningsskyldighetens omfattning. Såväl skador som inträffat före beslutet om likvidationsförfarandet som skador som inträffat därefter omfattas av det

solidariska ansvaret. Om det till följd av likvidationsförfarandet inte finns något gällande försäkringsavtal, är det i stället fråga om en skada orsakad av ett oförsäkrat fordon. Sådana skador ersätts enligt den ordning som föreskrivs i artikel 10 i direktivet (jfr 16 §).

Ersättningskyldigheten avser endast skadelidande som är bosatta här i landet. Uttrycket bosatt har samma innebörd som i 27 och 28 §§.

Den försäkringsgivare som är föremål för ett likvidationsförfarande kan som anges ovan vara en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2. I *andra stycket* anges att det solidariska ansvaret i det fallet inte omfattar den försäkringsgivare i Sverige som är föremål för likvidationsförfarandet.

I *tredje stycket* anges den tidsfrist inom vilken de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket, dvs. insolvensorganet, ska betala ersättning till den skadelidande. Närmare bestämmelser om när ett motiverat anbud om ersättning ska lämnas regleras i förordning.

Enligt direktivet ska insolvensorganet, när det har betalat ersättning till skadelidande med anledning av att en försäkringsgivare med hemmedlemsstat i ett annat EES-land är föremål för ett likvidationsförfarande, ha rätt att begära full ersättning för betalningen från insolvensorganet i det andra landet. I *fjärde stycket* ges de försäkringsgivare som har solidariskt ansvar enligt första stycket, dvs. insolvensorganet, rätt att framställa krav på ersättningen till insolvensorgan som utsetts i ett annat EES-land i dessa situationer. Enligt artikel 1.8 i direktivet ska med hemmedlemsstat avses detsamma som enligt definitionen i artikel 13.8 a i Solvens II-direktivet. Enligt den bestämmelsen avses med hemmedlemsstat den medlemsstat där det försäkringsföretag som försäkrar risken har sitt huvudkontor.

I 33 § regleras Trafikförsäkringsföreningens rätt att företräda försäkringsgivarna. Bestämmelsen innebär att föreningen enligt huvudregeln ensam företräder försäkringsgivarna (insolvensorganet) i alla frågor som sammanhänger med det solidariska ersättningsansvaret som försäkringsgivarna har (jfr prop. 1975/76:15 s. 140 f.).

*16 b § Om en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen (2005:1047) om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, svarar övriga försäkringsgivare som vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet fick meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och 2 solidariskt för den ersättning som krävs av ett i ett annat EES-land utsett organ enligt artikel 10a och 25a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/2118, i den utsträckning ersättningen omfattas av försäkring hos försäkringsgivaren.*

*Om inte något annat har avtalats, ska den ersättning som krävs enligt första stycket betalas senast sex månader från det att ett krav har tagits emot från den som har betalat ersättningen.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om ansvar för krav från insolvensorgan i andra EES-länder. Paragrafen genomför delvis artikel 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

Ett insolvensorgan i ett annat EES-land ska enligt direktivet betala ersättning till skadelidande bosatta där. Enligt *första stycket* kan det insolvensorganet kräva ersättning från insolvensorganet i Sverige när det är en försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 som är föremål för likvidationsförfarandet som avses i 2 § lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens, om ersättningen omfattas av en försäkring hos försäkringsgivaren. För svenskt vidkommande utgör konkurs och tvångslikvidation ett sådant likvidationsförfarande (se prop. 2005/06:37 s. 51 f.). Enligt 5 § första stycket 1 får trafikförsäkring meddelas av försäkringsgivare som har fått tillstånd till det enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen (2010:2043). Det är alltså om det är en försäkringsgivare som har tillstånd enligt den lagen som försätts i konkurs eller tvångslikvidation som ersättningen kan krävas av ett insolvensorgan i ett annat EES-land.

Av stycket framgår vidare att det solidariska ansvaret för sådana krav delas av de försäkringsgivare som enligt 5 § första stycket 1 och 2 får meddela trafikförsäkring vid tidpunkten för beslutet om likvidationsförfarandet. Av detta följer att ansvaret gäller för dels de försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 2 kap. 4 § försäkringsrörelselagen, dels de försäkringsgivare som har fått tillstånd att meddela trafikförsäkring enligt 4 kap. 1 § lagen (1998:239) om utländska försäkringsgivares och tjänstepensionsinstituts verksamhet i Sverige. Det är dessa försäkrings-



givare som utgör det svenska insolvensorganet och som ansvarar för ersättning för krav från insolvensorgan i andra EES-länder.

Det solidariska ansvaret för de krav som regleras i denna paragraf avser ersättning till skadelidande bosatta i andra EES-länder. Är det i stället fråga om ersättning till en skadelidande bosatt här tillämpas 16 a §.

Det är de som har utsetts till insolvensorgan enligt artikel 10a och 25a i direktivet i ett annat EES-land som har rätt att kräva ersättning.

Enligt *andra stycket* är tidsfristen för att betala ersättning sex månader från det att ett krav har tagits emot från det insolvensorgan som har betalat ersättningen. Detta gäller om inte något annat har avtalats. Om insolvensorganen träffar en överenskommelse om tidsfrister gäller den överenskommelsen i stället för den angivna fristen om sex månader (jfr artikel 10a.10 och 25a.10 i direktivet). Det är Trafikförsäkringsföreningen som företräder insolvensorganet i Sverige och som är den i bestämmelsen avsedda mottagaren (se 33 §). Tiden ska därför räknas från det att Trafikförsäkringsföreningen har tagit emot kravet.

*16 c § De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b § övertar den skadelidandes fordran hos den försäkringsgivare som är föremål för likvidationsförfarandet.*

Paragrafen, som är ny, behandlar vad som gäller när insolvensorganet ersatt en skadelidande i en trafikförsäkringsgivares ställe. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Enligt bestämmelsen övertar de försäkringsgivare som är solidariskt ansvariga för och har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b §, den skadelidandes fordran hos den försäkringsgivare som är föremål för ett likvidationsförfarande som avses i 2 § lagen om internationella förhållanden rörande finansiella företags insolvens. Det är alltså insolvensorganet som övertar skadelidandes rätt.

Enligt 3 § förmånsrättslagen (1970:979) består förmånsrätten även om fordran exempelvis överläts. Detta innebär att insolvensorganet övertar fordran och den förmånsrätt som den är förenad med. I 4 a § förmånsrättslagen finns bestämmelser om förmånsrätt för försäkringstagares och andra ersättningsberättigades fordran hos försäkringsgivare.

*16 d § De försäkringsgivare som har betalat ersättning enligt 16 a eller 16 b § inträder i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren, upp till det utbetalade beloppet.*

*Om ersättning har betalats efter ett krav enligt 16 a § fjärde stycket, inträder det organ som betalat ersättningen i den rätt som tillkommer försäkringsgivarna enligt första stycket.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om insolvensorganets regressrätt. Paragrafen genomför delvis artikel 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Enligt *första stycket* har insolvensorganet när det har betalat ut ersättning enligt 16 a eller 16 b §, för att täcka den skada som skadelidande har drabbats av, rätt att kräva det utbetalade beloppet av skadevållaren enligt regler om skadestånd. För att regress ska vara möjligt krävs inte att skadan har orsakats med uppsåt eller genom grov vårdslöshet (jfr 20 § trafikskadelagen).

I *andra stycket* ges ett insolvensorgan som har utsetts i ett annat EES-land rätt att inträda i den rätt som tillkommer det svenska insolvensorganet enligt första stycket. Insolvensorganet i det andra EES-landet får överta regressrätten om det ersatt det svenska insolvensorganet för dess utbetalning till en skadelidande. Det svenska insolvensorganet har rätt att framställa krav på sådan ersättning om försäkringsgivaren som är föremål för likvidationsförfarandet har sitt huvudkontor i det andra EES-landet (se 16 a § fjärde stycket).

*16 e § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheterna för de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna i 16 a och 16 b §§.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om underrättelseskyldighet med anledning av förfarandena i 16 a och 16 b §§.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter med anledning av insolvensgarantisystemet. Ändringarna genomför delvis artikel 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1 och 8.2.3.

I *första stycket* bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheterna för de solidariskt ansvariga försäkringsgivarna i 16 a

och 16 b §§. Uttrycket ”skyldigheter” omfattar även ”uppgifter” och ”ersättningsförfaranden” i direktivet.

I *andra stycket* bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om underrättelse-skyldighet med anledning av förfarandena i 16 a och 16 b §§, dvs. med anledning av insolvensgarantisystemet. Med stöd av bemyndigandet kan föreskrifter meddelas bland annat om underrättelse-skyldighet med anledning av ett beslut om konkurs eller tvångslikvidation eller om underrättelse om betald ersättning med anledning av bestämmelserna i 16 a och 16 b §§.

**17 a §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet

1. för försäkringsgivaren, dennes representant enligt 27 § och den trafikförsäkringsförening som avses i 33 § att till den skadelidande ge ett motiverat besked om ersättning,

2. för försäkringsgivaren att till försäkringstagaren utfärda intyg om skadefall, och

3. för försäkringsgivaren att offentliggöra information om hur intyg om skadehistorik används när premier för trafikförsäkring bestäms.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter. Ändringarna genomför artikel 16 i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 9.

I *första stycket tredje punkten* görs ett tillägg om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att försäkringsgivaren ska offentliggöra information om hur premier för trafikförsäkring bestäms. Sådana föreskrifter föreslås i 2 § trafikförsäkringsförordningen.

**24 §** I fall som avses i 16–16 b §§ fördelas *försäkringsgivarnas* inbördes ersättningsansvar efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som härrör från verksamheten här i landet och som för var och en av dem belöper på näst föregående kalenderår. *I fall som avses i 16 a och 16 b §§ ska för försäkringsgivare som avses i 5 § första stycket 1 även de premier för direkt tecknade obligatoriska ansvarsförsäkringar för motorfordon som härrör från verksamheten i ett annat land inom EES beaktas vid fördelningen av ersättningsansvaret.*

Trafikskadeersättning som har *betalats* enligt 16 § andra stycket får *upp till en tiondel* av det prisbasbelopp som anges i 21 § krävas *tillbaka* från den som var skyldig att ha trafikförsäkring. Ersättningen får *inte* krävas *tillbaka*, om fordonet vid

skadetillfället brukades olovligen av *någon* annan och antingen *inte* var registrerat i vägtrafikregistret eller var avställt.

Om trafikskadeersättning *har betalats* enligt 16 § tredje stycket och fordonet *därefter blir känt*, får ersättningen krävas *tillbaka* från den *försäkringsgivare* som har meddelat trafikförsäkring för fordonet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om den slutliga fördelningen av trafikförsäkringsgivarnas solidariska ansvar. Ändringarna genomför delvis artikel 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

I *första stycket första meningen* finns bestämmelser om den slutliga fördelningen mellan försäkringsgivarna av de belopp för vilka de svarar solidariskt enligt 16–16 b §§. Ansvaret fördelas efter förhållandet mellan beloppen av de premier för direkt tecknade trafikförsäkringar som för var och en av trafikförsäkringsgivarna belöper på näst föregående kalenderår. Den fördelningsgrund som anges i paragrafen tillämpas sedan tidigare beträffande ansvaret för bland annat oförsäkrade och okända fordon enligt 16 §. Den ordningen gäller nu även för trafikförsäkringsgivarnas ansvar i händelse av att en trafikförsäkringsgivare blir föremål för ett sådant likvidationsförfarande som avses i 16 a och 16 b §§. Det ska noteras att kollektivet av solidariskt ansvariga försäkringsgivare inte är det samma i 16 § som i 16 a och 16 b §§. I kollektivet av solidariskt ansvariga försäkringsgivare enligt 16 § ingår även EES-försäkringsgivare, vilket inte är fallet i 16 a och 16 b §§.

Av *andra meningen*, som är ny, följer att för en svensk försäkringsgivare som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket 1 och som är verksam i andra EES-länder, ska även de premier som avser direkt tecknade obligatoriska ansvarsförsäkringar för motorfordon som härrör från verksamheten i de andra EES-länderna beaktas vid fördelningen av ersättningsansvaret. Detta gäller bara i händelse av att en trafikförsäkringsgivare blir föremål för ett sådant likvidationsförfarande som avses i 16 a och 16 b §§ och alltså inte vid ersättning för oförsäkrade eller oidentifierade fordon.

Övriga ändringar är endast språkliga.

33 § I fall som avses i 16–16 b §§ företräds *försäkringsgivarna* i ärenden om trafikskadeersättning eller om återkrav av sådan ersättning av en trafikförsäkringsförening i vilken *försäkringsgivarna* är medlemmar. Detta gäller även ärenden enligt 28 §. För ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden kan föreningen utse en av *försäkringsgivarna* att företräda de övriga.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer stadgar för trafikförsäkringsföreningen.

Paragrafen innehåller bestämmelser om skyldighet för trafikförsäkringsgivarna att vara medlemmar i en trafikförsäkringsförening. Ändringarna genomför delvis artikel 10a och 25a i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

Ändringen i *första stycket* innebär att trafikförsäkringsföreningen ska företräda det samlade kollektivet av försäkringsgivare även i sådana fall som avses i 16–16 b §§.

Övriga ändringar är endast språkliga.

**37 §** *En förare av moped och en förare av motorredskap som, utan att mopeden eller motorredskapet är registrerat i vägtrafikregistret, omfattas av denna lag ska under färd här i landet ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran visa upp beviset för en bilinspektör eller polisman. Detsamma gäller en förare av ett annat trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering.*

Den som bryter mot första stycket döms till penningböter. Föraren ska dock vara fri från ansvar, om han eller hon senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos Polismyndigheten att han eller hon hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna visar att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

I paragrafen regleras skyldigheten för förare av vissa fordon att ha med sig bevis om trafikförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 5.

Tillägget i *första stycket* innebär att förare av ett annat trafikförsäkringspliktigt eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som inte omfattas av krav på registrering måste ha med sig ett bevis om att fordonet är trafikförsäkrat. Det gäller redan i dag för förare av bland annat mopeder klass II. Av 1 § andra stycket och 2 a § framgår vilka eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är trafikförsäkringspliktiga. Av 5 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning framgår om ett fordon omfattas av krav på registrering för att få användas.

Övriga ändringar är endast språkliga.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer i fråga om 16 a–16 e, 24 och 33 §§ och i övrigt den 23 december 2023.

2. De nya 16 a–16 d §§ och de nya bestämmelserna i 24 och 33 §§ gäller endast i likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet.

3. De nya 16 a–16 d §§ och de nya bestämmelserna i 24 och 33 §§ tillämpas även på försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet.

Enligt *första punkten* träder bestämmelserna om insolvensgaranti i kraft den dag regeringen bestämmer och övriga bestämmelser den 23 december 2023.

Av allmänna principer följer att lagändringarna blir tillämpliga omedelbart vid ikraftträdandet. Det innebär bland annat att de nya bestämmelserna i 1 och 16 §§ samt den nya 2 a § blir direkt tillämpliga. Av det följer bland annat att det från och med den 23 december 2023 krävs trafikförsäkring för vissa typer av enhjulingar och att försäkringsgivarna solidariskt ska ansvara för den ersättning som skulle ha betalats från försäkringen om trafikförsäkring hade krävts för vissa typer av eldrivna fordon utan tramp- och vevanordning (se 1 och 2 a §§ och 16 § första stycket andra meningen).

Enligt *andra punkten* gäller de uppräknade nya paragraferna och nya bestämmelserna endast i likvidationsförfaranden som har beslutats efter ikraftträdandet. Insolvensgantisystemet gäller alltså inte i ett likvidationsförfarande som har beslutats före ikraftträdandet.

Enligt *tredje punkten* gäller de uppräknade nya paragraferna och nya bestämmelserna även för försäkringsavtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Det innebär bland annat att en skadelidande kan få ersättning genom insolvensgantisystemet även om avtalet har ingåtts innan ett likvidationsförfarande har inletts. Likvidationsförfarandet måste dock ha inletts efter det ikraftträdandet (se andra punkten).

Övervägandena finns i avsnitt 14.

## 16.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:357) om motortävlingsförsäkring

5 § Från motortävlingsförsäkring *betalas* ersättning med anledning av en och samma händelse med högst 100 miljoner kronor, *exklusive* ränta och ersättning för rättegångskostnader. Om beloppet *inte räcker* till gottgörelse åt var och en som har rätt till ersättning ur beloppet, *betalas* i första hand ersättning för personskada. Ersätningarna till dem som *inte* kan ges full gottgörelse *sätts ned* med samma

kvotdel för var och en. *Om det efter ett inträffat skadefall kan befaras att en sådan nedsättning blir nödvändig, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta att ersättning tills vidare ska betalas endast med viss kvotdel.*

Paragrafen innehåller beloppsbegränsningsregler vid utbetalning av motortävlingsförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 7.

I första meningen höjs beloppsgränsen från 50 miljoner kronor till 100 miljoner kronor för motortävlingsförsäkring med anledning av en och samma händelse. Ränta och ersättning för rättegångskostnader är inte inkluderade i beloppet.

Övriga ändringar är endast språkliga.

### 16.3 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

7 kap. 13 § Förvaltaren ska upprätta en bouppteckning. I den ska boets tillgångar tas upp till noggrant uppskattade värden. I bouppteckningen ska vidare boets skulder tas upp med uppgift om varje borgenärs namn och adress. Bouppteckningen ska dessutom innehålla en bedömning av om utdelning kan väntas i konkursen.

Om det finns anledning, ska bouppteckningen också innehålla uppgift om egendom som inte ingår i boet på grund av att den finns utomlands. Om gäldenären har uppgett att sådan egendom saknas, ska bouppteckningen innehålla uppgift om detta.

I den utsträckning det behövs ska bouppteckningen också innehålla en förteckning över boets räkenskapsinformation och annat material som rör boet.

Förvaltaren ska ge in bouppteckningen till rätten och tillsynsmyndigheten så snart som möjligt och senast en vecka före bouppteckningssammanträdet.

Om ett bevakningsförfarande ska äga rum och det ännu inte har getts in någon bouppteckning till rätten, ska förvaltaren så snart som möjligt och senast en vecka från beslutet om bevakningsförfarandet skicka en förteckning över borgenärerna med uppgift om varje borgenärs adress till rätten och tillsynsmyndigheten. I konkurs hos ett kreditinstitut ska till bouppteckningen eller borgenärsförteckningen bifogas uppgift om insättningsborgenärerna och deras fordringsbelopp med upplupen ränta. Detsamma gäller i ett värdepappersbolags konkurs, om bolaget har tillstånd att ta emot insättningar på konto. I ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs ska på motsvarande sätt bifogas uppgift om försäkringstagarna och deras fordringar. *Sådana uppgifter, samt uppgifter om andra ersättningsberättigade och om deras fordringar, ska även lämnas vid konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410).*

Paragrafen behandlar vad som gäller för upprättandet av konkursbouppteckningen. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Tilläggen i *femte stycket* innebär att försäkringstagares och andra ersättningsberättigades fordringar är sådana skulder som enligt första stycket ska tas upp i bouppteckningen vid konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen. Med andra ersättningsberättigade avses bland andra passagerare och gångtrafikanter.

**9 kap. 5 §** En borgenär som till säkerhet för sin fordran har panträtt i fast eller lös egendom behöver inte bevaka fordran för att få rätt till betalning ur den pantsatta egendomen.

En borgenär som har en fordran hos ett kreditinstitut på grund av en insättning på räkning behöver inte bevaka sin fordran i institutets konkurs, om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket. Detsamma gäller beträffande värdepappersbolag som har tillstånd att ta emot insättningar på konto. En försäkringstagare behöver inte bevaka sin fordran i ett livförsäkringsföretags eller ett tjänstepensionsföretags konkurs, om uppgift om fordran lämnats enligt det angivna lagrummet.

*Försäkringstagare och andra ersättningsberättigade behöver inte bevaka sina fordringar i en konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen (1975:1410), om uppgift om fordran har lämnats enligt 7 kap. 13 § femte stycket.*

Paragrafen anger vissa situationer då en borgenär inte behöver bevaka sin fordran. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Av *andra stycket*, som är nytt, följer att försäkringstagare och andra ersättningsberättigade inte behöver bevaka sina fordringar i en konkurs hos den som får meddela trafikförsäkring enligt 5 § första stycket trafikskadelagen, om dessa har tagits upp i konkursbouppteckningen. Med andra ersättningsberättigade avses bland andra passagerare och gångtrafikanter.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för konkurser som har beslutats före ikraftträdandet.

Enligt *första punkten* träder bestämmelserna i kraft den dag regeringen bestämmer.

Enligt *andra punkten* gäller bestämmelserna i sina äldre lydelse om konkursen har beslutats före ikraftträdandet. Det innebär bland annat att försäkringstagare och andra ersättningsberättigade måste



bevaka sina fordringar i en trafikförsäringsgivares konkurs som beslutats före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.

## 16.4 Förslaget till lag om ändring i försäkringsrörelselagen (2010:2043)

12 kap. 75 § I ärenden enligt 74 § andra stycket 3 ska 17 kap. 12 och 18 §§ lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar inte tillämpas.

I övrigt gäller för genomförandet av likvidationen för ömsesidiga försäkringsbolag 17 kap. 13, 18, 19 och 23–45 §§ lagen om ekonomiska föreningar med de tillägg som följer av 76–78 §§.

I ett ärende enligt 74 § andra stycket 1, 2 eller 4 gäller även 17 kap. 12 § lagen om ekonomiska föreningar.

Paragrafen anger vilka bestämmelser i lagen om ekonomiska föreningar som är tillämpliga vid genomförande av tvångslikvidation av ömsesidiga försäkringsbolag. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.3.

Ett tillägg görs i *andra stycket* så att det anges att även 17 kap. 13 § lagen om ekonomiska föreningar ska tillämpas vid genomförandet av en tvångslikvidation av ömsesidiga försäkringsbolag. Det får till följd att Bolagsverkets beslut om tvångslikvidation ska registreras i försäkringsregistret, vilket i sin tur innebär att Bolagsverket ska kungöra beslutet i Post- och Inrikes Tidningar (se 12 kap. 90 § i den förevarande lagen och 19 kap. 5 § lagen om ekonomiska föreningar).

### Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 23 december 2023.

2. Bestämmelsen i sin äldre lydelse gäller fortfarande för likvidationer som har beslutats före ikraftträdandet.

Enligt *första punkten* träder bestämmelsen i kraft den 23 december 2023.

Enligt *andra punkten* gäller bestämmelsen i sin äldre lydelse, om likvidationen har beslutats före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.



## I

(Lagstiftningsakter)

## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2021/2118

av den 24 november 2021

**om ändring av direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (*motorfordonsförsäkring*) har stor betydelse för EU-medborgarna, oavsett om de är försäkringstagare eller kan bli skadelidande till följd av en olycka. Även för försäkringsföretag är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsmarknaden i unionen. Motorfordonsförsäkringen har också en betydande inverkan på den fria rörligheten för personer, varor och fordon och därmed på den inre marknaden. Att förstärka och befästa den inre marknaden för motorfordonsförsäkring bör därför vara ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster.
- (2) 2017 genomförde kommissionen en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG <sup>(3)</sup>, bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och i de flesta avseenden inte behöver ändras. Dock identifierades fyra områden avseende vilka riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till skadelidande till följd av olyckor när det berörda försäkringsföretaget är insolvent, obligatoriska minimibelopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt användningen av intyg om försäkringstagares skadehistorik av ett nytt försäkringsföretag. Utöver dessa fyra områden har också följande områden identifierats som lämpliga för riktade åtgärder: avsända fordon, olyckor med släp som dras av ett fordon, oberoende prissjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring samt informationscentrum och information

<sup>(1)</sup> EUT C 440, 6.12.2018, s. 85.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 21 oktober 2021 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 9 november 2021.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet (EUT L 263, 7.10.2009, s. 11).

till skadelidande. Tydligheten i direktiv 2009/103/EG bör vidare ökas genom att termen *victim* (i den svenska versionen *skadelidande*), som i det direktivet används synonymt med *injured party* (i den svenska versionen *skadelidande*), ersätts med termen *injured party* eller *party injured* (i den svenska versionen *skadelidande*) beroende på vad som passar, genom lämpliga ändringar. Dessa ändringar syftar enbart till att harmonisera terminologin i det direktivet och utgör ingen ändring i sak.

- (3) Sedan direktiv 2009/103/EG trädde i kraft har många nya typer av motordrivna fordon kommit ut på marknaden. Vissa drivs av en helt elektrisk motor, medan vissa drivs av hjälputrustning. Sådana fordon bör beaktas när begreppet *fordon* definieras. Definitionen bör utgå från de allmänna egenskaperna hos sådana fordon, i synnerhet deras högsta konstruktionshastighet och nettovikt, och bör klargöra att endast fordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft omfattas. Definitionen bör gälla oberoende av hur många hjul fordonet har. Rullstolar avsedda för användning av personer med fysiska funktionsnedsättningar bör inte omfattas av definitionen.
- (4) Lätta elektriska fordon som inte omfattas av definitionen av *fordon* bör undantas från tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG. Ingenting i det direktivet bör dock hindra medlemsstaterna från att i nationell rätt kräva motorfordonsförsäkring, på villkor som fastställs av dem, för alla motorredskap som används på land och som inte omfattas av det direktivets definition av *fordon*, och för vilka det direktivet följaktligen inte kräver sådan försäkring. Inte heller bör det direktivet hindra medlemsstaterna från att i nationell lagstiftning föreskriva att skadelidande till följd av olyckor som orsakats av andra motorredskap ska ha rätt att vända sig till den medlemsstatens ersättningsorgan i enlighet med vad som fastställs i kapitel 4. Medlemsstaterna bör också kunna besluta att när personer bosatta på deras territorium är skadelidande till följd av en olycka som orsakats av sådana andra motorredskap i en annan medlemsstat, där motorfordonsförsäkring inte är obligatorisk för den typen av motorredskap, ska dessa personer ha rätt att vända sig till det ersättningsorgan som fastställs i kapitel 4 i den medlemsstat där de är bosatta. Medlemsstaternas ersättningsorgan bör ha möjlighet att ingå en ömsesidig överenskommelse om hur de kommer att samarbeta i en sådan situation.
- (5) Europeiska unionens domstol klargjorde i ett antal nyligen fattade beslut, nämligen i sina domar i målen *Vnuk* <sup>(\*)</sup>, *Rodrigues de Andrade* <sup>(\*)</sup> och *Torreiro* <sup>(\*)</sup>, betydelsen av begreppet *användning av fordon*. Domstolen klargjorde särskilt att motorfordon normalt är avsedda att vara transportmedel, oavsett fordonets egenskaper, och att användningen av sådana fordon omfattar all användning av fordon som överensstämmer med deras normala funktion som transportmedel, oavsett vilken terräng motorfordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse. Direktiv 2009/103/EG är inte tillämpligt om ett sådant fordons normala funktion, vid olyckstillfället, är "användning på annat sätt än som transportmedel". Detta kan vara fallet om fordonet inte används i enlighet med vad som avses i artikel 3 första stycket i det direktivet, då dess normala funktion, till exempel, är "användning som kraftkälla i industrin eller jordbruket". Av rättssäkerhetsskäl är det lämpligt att återspegla denna rättspraxis i direktiv 2009/103/EG genom att införa en definition av *användning av ett fordon*.
- (6) Vissa motorfordon är mindre till storleken och är därför mindre benägna än andra fordon att vålla betydande skador på personer eller egendom. Det skulle vara oproportionellt och inte framtidssäkert att inkludera dem i tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG. Att inkludera dem skulle också undergräva spridningen av nya fordon, exempelvis elcyklar, som inte enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft, och motverka innovation. Vidare saknas tillräckliga bevis för att sådana mindre fordon skulle kunna orsaka olyckor med skadelidande i samma omfattning som andra fordon, såsom personbilar eller lastbilar. I linje med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna bör kraven på unionsnivå därför endast omfatta de fordon som definieras som sådana i direktiv 2009/103/EG.

(\*) Domstolens dom av den 4 december 2014, *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

(\*) Domstolens dom av den 28 november 2017, *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

(\*) Domstolens dom av den 20 december 2017, *Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

- (7) Principiellt bör motorfordonsförsäkring omfatta olyckor inom alla områden i medlemsstaterna. Vissa medlemsstater har dock bestämmelser för fordon som enbart används inom bestämda områden med begränsat tillträde. Det bör vara möjligt för de medlemsstaterna att göra begränsade undantag från artikel 3 i direktiv 2009/103/EG vad gäller avgränsade områden dit obehöriga inte har tillträde, till exempel platsspecifika områden och områden med utrustning i hamnar och på flygplatser. En medlemsstat som beslutar om sådana undantag bör också vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning betalas för förlust eller skada som orsakas av ett sådant fordon.
- (8) Det bör också vara möjligt för en medlemsstat att inte kräva obligatorisk motorfordonsförsäkring för fordon som inte får framföras i trafik på väg i enlighet med dess nationella rätt. Medlemsstaten bör dock vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ersättning betalas för förlust eller skada som orsakas av sådana fordon, utom då medlemsstaten även beslutar om undantag från artikel 10 i direktiv 2009/103/EG beträffande ersättning för skada som orsakas av sådana fordon inom områden dit allmänheten inte har tillträde på grund av en rättslig eller fysisk begränsning av tillträdet till sådana områden, såsom de definieras i dess nationella lagstiftning. Sådana undantag från artikel 10 bör vara tillämpliga på fordon för vilka en medlemsstat har beslutat om undantag från försäkringsplikten eftersom dessa fordon inte får framföras i trafik på väg i enlighet med dess nationella rätt, även om försäkringsplikten för de fordonen även skulle kunna omfattas av ett annat undantag, som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2009/103/EG.
- (9) I vissa medlemsstater finns bestämmelser om användning av fordon för att avsiktligt vålla skada på människor eller egendom. I förekommande fall bör medlemsstaterna i samband med de allvarligaste brotten ha möjlighet att bibehålla sin rättsliga praxis att undanta sådan skada från obligatorisk motorfordonsförsäkring eller att återkräva det försäkringsersättningsbelopp som betalas till de skadelidande från de personer som är ansvariga för den skadan. För att inte sänka det skydd som direktiv 2009/103/EG medför bör dock sådan rättslig praxis endast tillåtas om en medlemsstat säkerställer att de skadelidande i sådana fall ges ersättning för sådan skada på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktiv 2009/103/EG. Om medlemsstaten inte har föreskrivit någon sådan alternativ ersättningsmekanism eller garanti, som säkerställer ersättning till skadelidande för sådan skada på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktiv 2009/103/EG, bör sådan skada omfattas i enlighet med det direktivet.
- (10) Medlemsstaterna bör inte tillämpa direktiv 2009/103/EG på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp och tävlingar samt träning, tester och uppvisningar, inbegripet sådana som gäller hastighet, tillförlitlighet eller skicklighet, som är tillåtna enligt deras nationella rätt. Sådana undantagna aktiviteter bör äga rum på avgränsade och markerade områden på ett sådant sätt att det säkerställs att vanlig trafik, allmänheten och alla övriga parter som inte har någon koppling till aktiviteten inte har faktisk eller potentiell möjlighet att befinna sig på den vägsträcka som används. Sådan verksamhet inbegriper vanligtvis aktiviteter på särskilda banor eller vägsträckor för motorsport och intilliggande områden, som säkerhetsområden, depåer, verkstäder och garage, där risken för olyckor är mycket högre än på normala vägar och dit obehöriga personer inte bör ha tillträde.
- (11) Sådana undantag för evenemang och aktiviteter för motorsport bör endast vara tillämpliga om medlemsstaten säkerställer att evenemangets eller aktivitetens organisatör, eller någon annan part, har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som omfattar skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon. Om organisatörerna eller andra parter inte, som villkor för undantaget, har tecknat en alternativ försäkring eller garanti bör skadan, med eventuellt undantag för skador på deltagande förare och deras fordon, omfattas i enlighet med direktiv 2009/103/EG.
- (12) För att inte sänka det skydd som direktiv 2009/103/EG medför bör medlemsstaterna, i samband med evenemang och aktiviteter för motorsport som är tillåtna enligt deras nationella rätt och som kan omfattas av det undantaget, säkerställa att de skadelidande ersätts för sådan skada på ett sätt som i så hög grad som möjligt motsvarar det sätt på vilket de skulle få ersättning enligt direktiv 2009/103/EG.

- (13) Under tillverkning och frakt saknar fordon transportfunktioner och anses därmed inte användas på det sätt som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103/EG. Om en medlemsstat väljer att inte tillämpa kravet på motorfordonsförsäkring för sådana fordon enligt artikel 28.1 i direktiv 2009/103/EG bör det dock finnas en ansvarsförsäkring för företaget som täcker de skador som de fordonen kan orsaka.
- (14) I många medlemsstaters nationella lagstiftning finns det i dagsläget en koppling mellan försäkringskrav och användning av ett fordon i den mening som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103/EG. I sådana medlemsstater är användning av ett fordon endast tillåten om fordonet är registrerat. Lagstiftningen i dessa medlemsstater föreskriver att fordonet ska omfattas av motorfordonsförsäkring när fordonet är registrerat som aktivt och används i den mening som avses i artikel 3 första stycket i direktiv 2009/103/EG. Följaktligen kräver dessa medlemsstater inte försäkringsskydd för användning av fordon som är permanent eller tillfälligt avregistrerade, för att de till exempel står på museum, genomgår renovering eller inte har använts under en längre period av andra skäl, till exempel att de bara används under en viss årstid. Sådana medlemsstater behöver vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ersättning i linje med den ersättning som föreskrivs i direktiv 2009/103/EG betalas för eventuella förluster eller skador som orsakas på deras territorium och på andra medlemsstaters territorium av fordon enligt definitionen i det direktivet som används i den mening som avses i artikel 3 första stycket i det direktivet.
- (15) Vissa medlemsstater, där kravet på ansvarsförsäkring för användning av ett motorfordon inte är kopplat till fordonregistrering, väljer för närvarande att inte kräva obligatorisk motorfordonsförsäkring för fordon som är formellt avställda i enlighet med deras nationella rätt. Sådan formell avställning kan till exempel göras genom att en anmälan skickas till behörig myndighet eller annan utsedd part som agerar som behörig myndighet eller genom att andra verifierbara konkreta åtgärder vidtas. Dessa medlemsstater behöver vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att ersättning i linje med den ersättning som föreskrivs i direktiv 2009/103/EG betalas för eventuella förluster eller skador som sådana fordon orsakar på deras territorium och på andra medlemsstaters territorium.
- (16) I dagsläget ska medlemsstaterna avstå från att kontrollera innehav av försäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Ny teknik, såsom teknik för automatisk registreringsskyltsavläsning, gör det möjligt att kontrollera försäkring för fordon utan att de behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten för personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av försäkring för fordon förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som även genomförs avseende fordon som är normalt hemmahörande i den medlemsstat som utför kontrollerna och att de inte kräver att fordonet stannar.
- (17) Medlemsstater som väljer att införa system som behandlar personuppgifter som i ett senare skede kan delas med andra medlemsstater, såsom uppgifter från automatisk registreringsskyltsavläsning, måste ha lagstiftning som möjliggör behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa oförsäkrad körning, samtidigt som lämpliga skyddsåtgärder införs för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen. Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 <sup>(7)</sup> är tillämpliga på behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa oförsäkrad körning. Medlemsstaternas lagstiftning bör i synnerhet ange det exakta syftet, hänvisa till relevant rättslig grund, efterleva relevanta säkerhetskrav och respektera principerna om nödvändighet, proportionalitet och ändamålsbegränsning, och bör fastställa en proportionell lagringstid för uppgifter. Dessutom bör principerna om *inbyggt dataskydd* och *dataskydd som standard* tillämpas i alla databehandlingssystem som utvecklas och används inom ramen för medlemsstaternas lagstiftning.
- (18) I linje med de principerna bör medlemsstaterna inte spara de personuppgifter som enbart behandlas i syfte att handlägga en försäkringskontroll längre än den period som behövs för att kontrollera om ett fordon har giltig försäkring. När det konstaterats att ett fordon är försäkrat bör alla uppgifter som rör denna kontroll raderas. Om kontrollsystemet inte lyckas fastställa om ett fordon är försäkrat bör uppgifterna sparas endast under en begränsad

(7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

tidsperiod, som inte överstiger det antal dagar som krävs för att fastställa om försäkring finns. I fråga om fordon avseende vilka det har konstaterats att giltig försäkring saknas är det rimligt att kräva att dessa uppgifter sparas till dess att eventuella administrativa eller rättsliga förfaranden har slutförts och fordonet omfattas av en giltig försäkring.

- (19) I direktiv 2009/103/EG fastställs för närvarande olika referensdatum för den periodiska omräkningen av minimibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater, vilket leder till olika minimibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater. För att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande i hela unionen bör dessa minimibelopp harmoniseras och en enhetlig översynsklausul som tillämpar Eurostats harmoniserade konsumentprisindex som referensvärde, samt procedurregler som styr översynen och fastställer en enhetlig tidsram bör införas.
- (20) En förutsättning för att skyddet av skadelidande till följd av trafikolyckor ska vara verkningsfullt och effektivt är att dessa skadelidande har rätt att begära ersättning i den medlemsstat där de är bosatta och att få svar inom rimlig tid. Det förutsätter också att dessa skadelidande, om deras ersättningsanspråk är berättigade, alltid erhåller de belopp de har rätt till avseende personskador eller eventuella saksador, oberoende av om den ansvariga partens försäkringsföretag är solvent. Medlemsstaterna bör därför inrätta eller auktorisera ett organ som ger en initial ersättning till skadelidande som är bosatta inom deras territorium, vilket därefter har rätt att återkräva denna ersättning från det organ som inrättats eller auktoriserats i samma syfte i hemmedlemsstaten för det insolventa försäkringsföretag som utfärdade försäkringen för den ansvariga partens fordon. Om en medlemsstat har ett befintligt ersättningsarrangemang bör medlemsstaten kunna fortsätta att använda det.
- (21) Ett försäkringsföretag kan bli insolvent på olika sätt, till exempel efter att ha försatts i konkurs, inte ha fullgjort sina skyldigheter efter att ha av sagt sig sin auktorisation i hemmedlemsstaten eller efter att ha blivit föremål för återkallande eller ett beslut om näringsförbud. När beslut fattas om att inleda ett konkurs- eller likvidationsförfarande bör det beslutet offentliggöras. Det organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens i försäkringsföretagets hemmedlemsstat bör informera motsvarande organ i övriga medlemsstater om det beslutet.
- (22) Medlemsstaterna bör säkerställa att det organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens i den medlemsstat på vars territorium den skadelidande är bosatt är behörigt att på alla stadier i förfarandet begära information från, lämna ut information till och ta emot information från, samt samarbeta med, andra relevanta organ, myndigheter och intressenter i unionen. Sådan information bör vara tillräcklig för att mottagaren ska få åtminstone en generell uppfattning om situationen. Sådan information är viktig för att säkerställa att det organ som ersätter en skadelidande, innan ersättningen betalas, själv eller tillsammans med alla relevanta parter enligt nationell lagstiftning, kan fastställa om försäkringsföretaget redan har ersatt sökanden avseende dennes ersättningsanspråk. Det ersättningsanspråk som riktas till det organet kan också föras över till försäkringsföretaget för ytterligare granskning eller för beslut, om så krävs enligt nationell processrätt. Medlemsstaterna bör säkerställa att organet begär och erhåller närmare uppgifter om specifika ersättningsanspråk.
- (23) Ersättningsystemet bör inte påverka tillämplig rätt om ersättningsnivåer för skadelidande. Samma principer bör tillämpas på ersättningsanspråk oberoende av om försäkringsföretaget är solvent eller insolvent. Organet i hemmedlemsstaten för det försäkringsföretag som utfärdade den ansvariga partens försäkring bör göra betalningen till organet i den medlemsstat på vars territorium den skadelidande är bosatt inom rimlig tid efter det att organet i försäkringsföretagets hemmedlemsstat mottar en begäran om ersättning angående en betalning som organet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat har gjort till den skadelidande.

- (24) Beroende på de olika stadierna i handläggningen av ersättningsanspråk, på betalningar som gjorts till de skadelidande och på ersättningsförfarandet i olika organ kan det förekomma utestående fordringar mellan organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i samband med ett försäkringsföretags insolvens. Rätten att överta rättigheter bör övergå från det organ som först har betalat ut ersättning till organet i den andra medlemsstaten allt eftersom organens ersättningsförfarande framskrider. Organet bör därför, i den mån det har betalat ersättning för förlusten eller skadan och ännu inte har fått ersättning, överta den skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag. Organet bör dock inte överta den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakat olyckan, i den mån försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar skulle täckas av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat bör vara skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat.
- (25) För att säkerställa effektivt och verkningfullt skydd för skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens, är det nödvändigt att medlemsstaterna inför lämpliga arrangemang för att säkerställa att de medel som behövs för att ersätta skadelidande är tillgängliga när ersättning ska betalas. I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör dessa arrangemang fastställas av hemmedlemsstaterna på nationell nivå. De bör dock stämma överens med unionsrätten och särskilt med principerna om *lex specialis* och *lex posterior*. Om en medlemsstat kräver ekonomiska bidrag från försäkringsföretag bör de bidra, för att undvika en oskälig och oproportionell börda på försäkringsgivare, endast uppbäras från försäkringsföretag som är auktoriserade av den medlemsstaten. Detta bör inte påverka finansieringen av andra uppgifter som kan läggas det organ som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av försäkringsföretags insolvens.
- (26) För att säkerställa verkningfullt genomförande av kraven i detta direktiv avseende ersättning till skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens bör de organ som ålagts denna uppgift sträva efter att ingå en överenskommelse om sina uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena. Om ingen sådan överenskommelse har nåtts inom 24 månader från detta direktivs ikraftträdande bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa sådana organs förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter vad gäller ersättning.
- (27) I händelse av ett försäkringsföretags insolvens bör skadelidande ha rätt att framställa krav på ersättning från ett organ i den medlemsstat där de är bosatta, inbegripet när de lider skada till följd av olyckor i en annan medlemsstat än den där de är bosatta. Medlemsstaterna bör kunna ge uppgiften att ersätta sådana skadelidande till ett nytt organ eller till ett organ som redan finns, inbegripet det ersättningsorgan som inrättats eller godkänts enligt artikel 24 i direktiv 2009/103/EG. I händelse av ett försäkringsföretags insolvens bör medlemsstaterna också kunna ge uppgiften att ersätta skadelidande till följd av olyckor i den medlemsstat där de är bosatta och skadelidande till följd av olyckor i en annan medlemsstat än den där de är bosatta till ett och samma organ. I fråga om skadelidande till följd av olyckor i andra medlemsstater än den där de är bosatta är det också viktigt att säkerställa informationsutbyte och samarbete med de ersättningsorgan som inrättats eller godkänts enligt artikel 24 i direktiv 2009/103/EG i samtliga medlemsstater och med skaderegleringsrepresentanter.
- (28) Medlemsstaterna kan inrätta eller auktorisera fler än ett ersättningsorgan enligt direktiv 2009/103/EG, vilket potentiellt kan göra det svårare för skadelidande att identifiera det organ till vilket de ska framställa sina ersättningsanspråk. Medlemsstater som inrättar eller auktoriserar fler än ett ersättningsorgan bör därför säkerställa att skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att söka ersättning på ett sätt som gör det lätt att förstå vilket organ de ska vända sig till.
- (29) Vad gäller avsända fordon bör det vara möjligt för den person som ansvarar för ansvarsförsäkringen att välja att teckna en försäkring i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller, för en period på 30 dagar från den dag då köparen accepterade leveransen, i införselmedlemsstaten, även om fordonet inte formellt har registrerats i införselmedlemsstaten. Informationscentrum i den medlemsstat där fordonet är registrerat och, om det inte är samma, införselmedlemsstaten, liksom varje annan relevant medlemsstat, till exempel en medlemsstat på vars territorium en olycka skett eller där en skadelidande är bosatt, bör samarbeta med varandra för att säkerställa att



den nödvändiga information om det avsända fordonet som de förfogar över i enlighet med artikel 23 i direktiv 2009/103/EG görs tillgänglig.

- (30) I samband med olyckor med släp för vilka det finns en ansvarsförsäkring som är separat från dragfordonets ansvarsförsäkring bör den skadelidande, där detta föreskrivs enligt nationell rätt, kunna rikta sitt ersättningsanspråk till släpets försäkringsgivare. På begäran bör den skadelidande från släpets försäkringsgivare kunna erhålla information om identiteten på dragfordonets försäkringsgivare eller, om släpets försäkringsgivare trots rimliga ansträngningar inte lyckas identifiera dragfordonets försäkringsgivare, information om den ersättningsmekanism som avses i artikel 10 i direktiv 2009/103/EG.
- (31) För att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås bör det vara möjligt att enkelt bekräfta skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag. För att förenkla kontroll och bekräftande av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll och form för detta intyg är detsamma i alla medlemsstater. Vidare bör försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte diskriminera på grundval av nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat i vilken försäkringstagaren tidigare varit bosatt. Dessutom bör försäkringsföretag betrakta ett intyg om skadehistorik från en annan medlemsstat som likvärdigt med ett inhemskt intyg om skadehistorik och för en kund från en annan medlemsstat tillämpa alla rabatter som skulle vara tillgängliga för en i övrigt identisk inhemsk kund, inbegripet de rabatter som krävs enligt medlemsstatens nationella lagstiftning, såsom *bonus-malus*-rabatter. Medlemsstaterna bör ha frihet att anta nationell lagstiftning om *bonus-malus*-system eftersom sådana system är nationella till sin karaktär och saknar gränsoverskridande inslag, och i enlighet med subsidiaritetsprincipen bör därför beslut om dessa system även fortsättningsvis fattas av medlemsstaterna. För att göra det möjligt att verifiera om och hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra en allmän översikt av sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier. Utan att det påverkar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/943<sup>(\*)</sup> behöver försäkringsföretag inte offentliggöra kommersiellt känsliga uppgifter, såsom detaljerade taxeregler.
- (32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2009/103/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende form och innehåll för intyg om skadehistorik. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(\*)</sup>.
- (33) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att välja att certifiera verktyg som gör det möjligt för konsumenter att jämföra priser, taxor och täckning mellan tillhandahållare av motorfordonsförsäkring i enlighet med villkoren i direktiv 2009/103/EG. Verktyg som vederbörligen certifierats kan ges beteckningen "oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring". Medlemsstaterna bör också ha möjlighet att inrätta offentliga prisjämförelseverktyg som drivs av en offentlig myndighet.
- (34) För att säkerställa att ersättningsanspråk handläggs på ett smidigt sätt, när det enligt nationell rätt krävs en olycksrapport och den skadelidande har rätt att erhålla en kopia av denna från behöriga myndigheter, är det viktigt att den skadelidande får tillgång till denna inom rimlig tid.
- (35) För att säkerställa att minimibeloppet för försäkringstäckning för motorfordonsförsäkring inte urholkas över tid bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på anpassning av dessa minimibelopp i syfte att återspegla utvecklingen i den ekonomiska verkligheten.

(\*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/943 av den 8 juni 2016 om skydd mot att icke röjd know-how och företagsinformation (företagshemligheter) olagligen anskaffas, utnyttjas och röjs (EUT L 157, 15.6.2016, s. 1).

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (36) När kommissionen antar delegerade akter enligt detta direktiv är det särskilt viktigt att den genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(9)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (37) Som ett led i utvärderingen av hur direktiv 2009/103/EG fungerar bör kommissionen övervaka tillämpningen av det direktivet, med beaktande av antalet skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik.
- (38) Dessutom bör kommissionen utarbeta en rapport för att utvärdera hur de ersättningsorgan som inrättats eller auktoriserats för att ersätta skadelidande i händelse av ett försäkringsföretags insolvens fungerar, samarbetar med varandra och finansieras. Vid behov bör rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag.
- (39) För att säkerställa att direktiv 2009/103/EG fortsätter att tjäna sitt syfte, nämligen att skydda potentiella skadelidande från olyckor som inbegriper motorfordon, bör kommissionen också övervaka och se över det direktivet mot bakgrund av den tekniska utvecklingen, däribland ökad användning av autonoma och halvaunonoma fordon. Kommissionen bör också analysera försäkringsföretagens användning av system där premierna påverkas av försäkringstagarnas skadehistorik. Kommissionen bör även analysera ändamålsenligheten hos system för informationsutbyte som används för gränsöverskridande försäkringskontroller.
- (40) Eftersom målen för detta direktiv – särskilt att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande till följd av trafikolyckor inom unionen, att säkerställa deras skydd i händelse av försäkringsföretags insolvens och att säkerställa likabehandling i fråga om försäkringsgivares intyg om skadehistorik för potentiella försäkringstagare som passerar unionens inre gränser – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (41) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument<sup>(1)</sup> har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (42) Direktiv 2009/103/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

<sup>(9)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(1)</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2009/103/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

a) Led 1 ska ersättas med följande:

"1. *fordon*:

- a) varje slags motorfordon som enbart drivs av mekaniskt förmedlad kraft på land, men som inte är spårbundet, med
  - i) en högsta konstruktionshastighet på över 25 km/tim, eller
  - ii) en högsta nettovikt på över 25 kg och en högsta konstruktionshastighet på över 14 km/tim,
- b) varje slags släp som är avsett för användning med ett fordon enligt led a, vare sig det är tillkopplat eller inte.

Utan att det påverkar leden a och b betraktas inte rullstolar som enbart är avsedda att användas av personer med fysiska funktionsnedsättningar som fordon som avses i detta direktiv."

b) Följande led ska införas:

"1a. *användning av ett fordon*: all användning av ett fordon som överensstämmer med fordonets funktion som transportmedel vid tillfället för olyckan, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse."

c) (Berör inte den svenska versionen.)

d) Följande led ska läggas till:

"8. *hemmedlemsstat*: hemmedlemsstat enligt definitionen i artikel 13.8 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG (\*).

(\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II) (EUT L 335, 17.12.2009, s. 1)."

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) (Berör inte den svenska versionen.)

b) Följande stycke ska införas efter första stycket:

"Detta direktiv är inte tillämpligt på användning av fordon vid evenemang och aktiviteter för motorsport, inbegripet lopp, tävlingar, träning, tester och uppvisningar på ett avgränsat och markerat område i en medlemsstat, om medlemsstaten säkerställer att aktivitetens organisatör eller annan part har tecknat en alternativ försäkring eller garanti som täcker skador för tredje man, inbegripet åskådare och andra som befinner sig på platsen, men inte nödvändigtvis skador på deltagande förare och deras fordon."

3. Artikel 4 ska ersättas med följande:

"Artikel 4

#### Kontroll av försäkringar

1. Medlemsstaterna ska avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium.

De får dock utföra sådana kontroller av försäkring förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och

- a) utförs som en del av en kontroll som inte uteslutande syftar till att verifiera försäkringen, eller
  - b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen, och inte kräver att fordonet stannar.
2. Personuppgifter får behandlas på grundval av den kontrollerande medlemsstatens rätt, om det är nödvändigt för att motverka oförsäkrad körning i andra medlemsstater än den medlemsstat som omfattar det territorium inom vilket ett fordon normalt är hemmahörande. Denna rätt ska överensstämma med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (\*) och ska också fastställa lämpliga åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen.

Medlemsstaternas åtgärder ska särskilt ange det specifika ändamål för vilket uppgifterna behandlas, ange relevant rättslig grund, efterleva relevanta säkerhetskrav och respektera principerna om nödvändighet, proportionalitet och ändamålsbegränsning och ska fastställa en proportionell lagringstid för uppgifter. De personuppgifter som behandlas enligt denna artikel enbart i försäkringskontrollsyfte ska endast sparas så länge de är nödvändiga för det syftet, och så snart det har uppnåtts ska de raderas fullständigt. Om en försäkringskontroll visar att ett fordon omfattas av en obligatorisk försäkring enligt artikel 3, ska den registeransvarige omedelbart radera dessa uppgifter. Om en kontroll inte kan fastställa om fordonet omfattas av obligatorisk försäkring enligt artikel 3 ska uppgifterna endast sparas under en begränsad tidsperiod, som inte överstiger det antal dagar som krävs för att fastställa om försäkring finns.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1)."

4. I artikel 5 ska följande punkter läggas till:

"3. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för fordon som tillfälligt eller permanent har tagits ur trafik och inte får användas, under förutsättning att ett formellt administrativt förfarande eller annan verifierbar åtgärd, i enlighet med nationell rätt, har genomförts.

En medlemsstat som förordnar om ett sådant undantag ska säkerställa att fordon som avses i första stycket behandlas på samma sätt som fordon för vilka den försäkringskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Garantifonden i den medlemsstat där en olycka har inträffat kan då kräva ersättning från garantifonden i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande.

4. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för fordon som enbart används på områden med begränsat tillträde, i enlighet med dess nationella rätt.

En medlemsstat som förordnar om ett sådant undantag ska säkerställa att fordon som avses i första stycket behandlas på samma sätt som fordon för vilka den försäkringskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Garantifonden i den medlemsstat där en olycka har inträffat kan då kräva ersättning från garantifonden i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande.

5. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för fordon som inte får framföras i trafik på väg, i enlighet med dess nationella rätt.

En medlemsstat som förordnar om undantag från artikel 3 för fordon som avses i första stycket ska säkerställa att dessa fordon behandlas på samma sätt som fordon för vilka den försäkringskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Garantifonden i den medlemsstat där en olycka har inträffat kan då kräva ersättning från garantifonden i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande.

6. Om en medlemsstat enligt punkt 5 förordnar om undantag från artikel 3 för fordon som inte får framföras i trafik på väg får den medlemsstaten också förordna om undantag från artikel 10 vad gäller ersättning för skada som orsakas av dessa fordon på områden som inte är tillgängliga för allmänheten på grund av rättsliga eller fysiska hinder för tillträde till dessa områden, i enlighet med dess nationella lagstiftning.

7. Medlemsstaterna ska, med avseende på punkterna 3–6, underrätta kommissionen om de undantag som gjorts och om de särskilda åtgärder som vidtagits för att genomföra dem. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över dessa undantag.”

5. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

#### **Minimibelopp**

1. Varje medlemsstat ska, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkring som avses i artikel 3 ger ersättning med följande minimibelopp:

- a) För personskador: 6 450 000 EUR per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1 300 000 EUR per skadelidande.
- b) För sakskadador: 1 300 000 EUR per olycka, oavsett antalet skadelidande.

För medlemsstater som inte har euron som valuta ska minimibeloppen räknas om till deras nationella valuta med tillämpning av växelkursen per den 22 december 2021, offentliggjord i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Vart femte år från och med den 22 december 2021 ska kommissionen se över de belopp som avses i punkt 1 med hänsyn till det harmoniserade konsumentprisindex (HIKP) som införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792 (\*).

Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 28b avseende anpassningen av dessa belopp till HIKP inom sex månader från utgången av varje femårsperiod.

För medlemsstater som inte har euron som valuta ska beloppen räknas om till deras nationella valuta med tillämpning av växelkursen per dagen för beräkning av nya minimibelopp, offentliggjord i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792 av den 11 maj 2016 om harmoniserade index för konsumentpriser och bostadsprisindexet och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2494/95 (EUT L 135, 24.5.2016, s. 11).”

6. Rubriken på kapitel 4 ska ersättas med följande:

"KAPITEL 4

**ERSÄTTNING FÖR SAKSKADOR OCH PERSONSKADOR ORSAKADE AV OIDENTIFIERADE FORDON ELLER AV FORDON FÖR VILKA SÅDAN OBLIGATORISK FÖRSÄKRING SOM AVSES I ARTIKEL 3 INTE TECKNATS OCH ERSÄTTNING I HÄNDELSE AV INSOLVENS"**

7. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

- a) (Berör inte den svenska versionen.)
- b) (Berör inte den svenska versionen.)
- c) I punkt 3 ska andra stycket ersättas med följande:

"Om organet emellertid har betalat ersättning för betydande personskador till någon skadelidande till följd av samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon får medlemsstaterna inte utesluta ersättning för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Medlemsstaterna får dock föreskriva en självrisik om högst 500 EUR för den skadelidande som drabbas av sådan sakskada."

- d) (Berör inte den svenska versionen.)

8. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10a

**Skydd av skadelidande beträffande skador till följd av olyckor som inträffar i den medlemsstat där de är bosatta i händelse av ett försäkringsföretags insolvens**

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, minst upp till gränserna för försäkringskyldigheten, för personskador eller sakskadorna som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då

- a) försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller
- b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG.

2. Varje medlemsstat ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att det organ som avses i punkt 1 förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande i enlighet med bestämmelserna i punkt 10 när ersättning ska betalas i situationer som avses i punkt 1 a och b. Dessa åtgärder kan omfatta krav på att lämna ekonomiska bidrag, under förutsättning att de endast åläggs försäkringsföretag som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven.

3. Utan att det påverkar eventuella skyldigheter enligt artikel 280 i direktiv 2009/138/EG ska varje medlemsstat, när en behörig domstol eller annan behörig myndighet fattar beslut om att inleda förfaranden som avses i punkt 1 a eller b avseende ett försäkringsföretag vars hemmedlemsstat är den medlemsstaten, säkerställa att detta beslut

offentliggörs. Det organ som avses i punkt 1 och som är etablerat i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska säkerställa att alla organ som avses i punkt 1 i alla medlemsstater omgående underrättas om det beslutet.

4. Den skadelidande får framställa ersättningsanspråk direkt till det organ som avses i punkt 1.
5. Vid mottagande av ersättningsanspråket ska det organ som avses i punkt 1 underrätta motsvarande organ i försäkringsföretagets hemmedlemsstat och det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, enligt definitionerna i artikel 268.1 e respektive 268.1 f i direktiv 2009/138/EG, om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande.
6. Det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, ska underrätta det organ som avses i punkt 1 när det betalar ut ersättning eller bestrider ansvar avseende ett ersättningsanspråk som även har mottagits av det organ som avses i punkt 1.
7. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1, på grundval av bland annat information som på dess begäran har lämnats av den skadelidande, till den skadelidande lämnar ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar i enlighet med andra stycket i den här punkten, i överensstämmelse med tillämplig nationell rätt, inom tre månader från den dag då den skadelidande framställt sitt ersättningsanspråk till organet.

Vid tillämpning av första stycket ska organet

- a) lämna ett motiverat ersättningsanbud, om det har fastställt att det är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, att ersättningsanspråket inte bestrids och att skadeersättningen helt eller delvis har beräknats,
  - b) lämna ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om det har fastställt att det inte är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, eller om ansvaret bestrids eller inte tydligt har fastställts eller om skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.
8. Om ersättning ska betalas i enlighet med punkt 7 andra stycket ska det organ som avses i punkt 1 betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit det motiverade ersättningsanbud som avses i punkt 7 andra stycket a.

Om skadeersättningen endast delvis har beräknats ska kraven avseende den betalning av ersättning som avses i första stycket vara tillämpliga på den delvis beräknade skadan, och från tidpunkten för godtagande av motsvarande motiverade ersättningsanbud.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1 har samtliga befogenheter och behörigheter som krävs för att i rätt tid kunna samarbeta med andra sådana organ i andra medlemsstater, med organ som inrättats eller auktoriserats enligt artikel 25a i samtliga medlemsstater och med andra berörda parter, inbegripet ett försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, dess rekonstruktör eller förvaltare och medlemsstaternas nationella behöriga myndigheter, vid alla stadier i det förfarande som avses i den här artikeln. Sådant samarbete ska innefatta att begära, ta emot och lämna information, inbegripet uppgifter avseende specifika ersättningsanspråk, där så är relevant.

10. Om hemmedlemsstaten för det försäkringsföretag som avses i punkt 1 inte är den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, ska det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, och som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8, ha rätt att begära full ersättning för det belopp som betalats i form av ersättning från det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat.

Det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska utföra betalningen till det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8 inom rimlig tid som inte överstiger sex månader, såvida inte annat skriftligen har avtalats av dessa organ, efter det att organet har mottagit ett sådant ersättningsanspråk.

Det organ som har lämnat ersättning enligt första stycket ska överta den skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsföretag, med undantag för den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakade olyckan om försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar täcks av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som fastställs i någon annan medlemsstat.

11. Punkterna 1–10 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att

- a) betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,
- b) införa regler om skadereglering för samma olycka mellan
  - i) det organ som avses i punkt 1,
  - ii) den person eller de personer som är ansvariga för olyckan,
  - iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

12. Medlemsstaterna får inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än de som anges i detta direktiv. Särskilt ska medlemsstaterna inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer krav på att den skadelidande ska kunna visa att den juridiska eller fysiska person som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

13. De organ som avses i punkt 1 eller de enheter som avses i andra stycket i den här punkten ska sträva efter att ingå en överenskommelse senast den 23 december 2023 om att genomföra denna artikel, beträffande deras uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena enligt denna artikel.

I detta syfte ska varje medlemsstat senast den 23 juni 2023.

- a) inrätta eller auktorisera det organ som avses i punkt 1 och bemyndiga det att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, eller
- b) utse en enhet och bemyndiga den att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, som det organ som avses i punkt 1 kommer att bli part i när det har inrättats eller auktoriserats.

Kommissionen ska omedelbart underrättas om den överenskommelse som avses i första stycket.

Om den överenskommelse som avses i första stycket inte har ingåtts senast den 23 december 2023 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 28b för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som avses i punkt 1 har i fråga om ersättning.”

9. (Berör inte den svenska versionen.)
10. (Berör inte den svenska versionen.)
11. (Berör inte den svenska versionen.)



12. (Berör inte den svenska versionen.)

13. I artikel 15 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Med avvikelse från artikel 13.13 b i direktiv 2009/138/EG ska, när ett fordon avsånds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat i vilken risken är belägen, beroende på vad den person som ansvarar för ansvarsförsäkringen väljer, anses vara antingen registreringsmedlemsstaten eller, omedelbart efter det att köparen accepterar mottagandet av fordonet, införselmedlemsstaten, för en period av 30 dagar, även om fordonet inte formellt har registrerats i införselmedlemsstaten.

Medlemsstaterna ska säkerställa att det informationscentrum som avses i artikel 23 i den medlemsstat där fordonet är registrerat, i införselmedlemsstaten, om den inte är densamma, och i alla andra relevanta medlemsstater, till exempel den medlemsstat där olyckan inträffat eller där en skadelidande är bosatt, samarbetar med varandra för att säkerställa att den nödvändiga information om det avsånda fordonet som de har i enlighet med artikel 23 är tillgänglig."

14. Följande artikel ska införas:

"Artikel 15a

#### **Skydd av skadelidande vid olyckor med släp som dras av ett fordon**

1. I händelse av en olycka som orsakas av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, där släpet har separat ansvarsförsäkring, kan den skadelidande framställa sitt ersättningsanspråk direkt till det försäkringsföretag som försäkrat släpet om

- a) släpet kan identifieras, men dragfordonet inte kan identifieras, och
- b) släpets försäkringsgivare ska betala ersättning enligt tillämplig nationell rätt.

Ett försäkringsföretag som har ersatt den skadelidande ska kunna vända sig till dragfordonets försäkringsföretag, eller till det organ som avses i artikel 10.1, om och i den utsträckning detta föreskrivs i tillämplig nationell rätt.

Denna punkt ska inte påverka tillämplig nationell rätt som innehåller bestämmelser som är mer fördelaktiga för den skadelidande.

2. I händelse av en olycka som orsakas av en fordonskombination bestående av ett fordon som drar ett släp, ska släpets försäkringsgivare, såvida inte tillämplig nationell rätt kräver att den ska betala full ersättning, på begäran av den skadelidande underrätta denne utan onödigt dröjsmål om

- a) identiteten på dragfordonets försäkringsgivare, eller

- b) där släpets försäkringsgivare inte kan identifiera dragfordonets försäkringsgivare, den ersättningsmekanism som avses i artikel 10."

15. Artikel 16 ska ersättas med följande:

"Artikel 16

#### **Intyg om tredje mans skadeståndskrav**

Medlemsstaterna ska se till att försäkringstagaren har rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav avseende det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav (*intyg om skadehistorik*).

Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg ska förse försäkringstagaren med intyget om skadehistorik inom 15 dagar från det att intyget begärdes. Detta ska ske med användning av formuläret för intyg om skadehistorik.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag, när de beaktar intyg om skadehistorik som utfärdats av andra försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket, inte behandlar försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätter ett högre pris på deras premier på grundval av deras nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat i vilken de tidigare varit bosatta.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag, när de beaktar intyg om skadehistorik för att fastställa premier, behandlar intyg utfärdade i andra medlemsstater som likvärdiga med intyg utfärdade av ett försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket i samma medlemsstat, även när rabatter tillämpas.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag offentliggör en allmän översikt av sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier.

Kommissionen ska senast den 23 juli 2023 anta genomförandeakter som i en mall specificerar form och innehåll för det intyg om skadehistorik som avses i andra stycket. Mallen ska innehålla uppgifter om följande:

- a) Identiteten på försäkringsföretaget eller organet som utfärdar intyget om skadehistorik.
- b) Försäkringstagarens identitet, inklusive dennes kontaktuppgifter.
- c) Det försäkrade fordonet och dess fordonsidentifieringsnummer.
- d) Fordonsförsäkringens första och sista giltighetsdag.
- e) Antalet ersättningsanspråk från tredje man som reglerats inom ramen för försäkringshavarens avtal under den period som intyget om skadehistorik omfattar, inklusive datum för varje anspråk.
- f) Annan relevant information enligt de bestämmelser eller den praxis som gäller i medlemsstaterna.

Kommissionen ska samråda med alla berörda parter och samarbeta nära med medlemsstaterna innan dessa genomförandeakter antas.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 28a.2."

16. Följande artikel ska införas:

"Artikel 16a

#### **Prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring**

1. Medlemsstaterna får välja att certifiera verktyg som gör det möjligt för konsumenter att kostnadsfritt jämföra priser, taxor och täckning mellan de tillhandahållare av obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 under beteckningen "oberoende prisjämförelseverktyg för motorfordonsförsäkring" om villkoren i punkt 2 är uppfyllda.

2. Ett jämförelseverktyg i den mening som avses i punkt 1 ska
- a) vara operativt fristående från dem som tillhandahåller sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 och säkerställa att tjänsteleverantörer behandlas lika i sökresultaten,
  - b) tydligt ange identiteten på jämförelseverktygets ägare och operatörer,
  - c) ange de tydliga och objektiva kriterier på vilka jämförelsen grundas,
  - d) använda klart och entydigt språk,
  - e) erbjuda korrekt och aktuell information samt ange tidpunkten för den senaste uppdateringen,
  - f) vara tillgänglig för varje tillhandahållare av den obligatoriska försäkring som avses i artikel 3, göra den relevanta informationen tillgänglig, omfatta ett brett urval av erbjudanden som täcker en betydande del av marknaden för motorfordonsförsäkringar, och, om den information som visas inte ger en fullständig översikt över den marknaden, ge användaren tydlig information om detta innan resultaten visas,
  - g) erbjuda en ändamålsenlig funktion för rapportering av felaktig information,
  - h) innehålla en förklaring om att priserna är baserade på lämnade uppgifter och inte är bindande för försäkringsföretagen."
17. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:
- a) Följande punkt ska införas:

"1a. Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag eller andra enheter är skyldiga att lämna den information som avses i punkt 1 a i, ii och iii till informationscentrumen och att informera dem när en försäkring förfaller eller på annat sätt inte längre täcker ett fordon med registreringsnummer."
  - b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. Den behandling av personuppgifter som följer av punkterna 1–5 ska göras i enlighet med förordning (EU) 2016/679."
18. Följande artikel ska införas:

"Artikel 25a

**Skydd av skadelidande beträffande skador till följd av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den medlemsstat där de är bosatta i händelse av ett försäkringsföretags insolvens**

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ som anförtros uppgiften att ersätta skadelidande som är bosatta inom dess territorium, i de fall som avses i artikel 20.1, minst upp till gränserna för försäkringsskyldigheten, för saksador eller personsador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag, från den tidpunkt då
- a) försäkringsföretaget försatts i konkurs, eller
  - b) försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268.1 d i direktiv 2009/138/EG.
2. Varje medlemsstat ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att det organ som avses i punkt 1 förfogar över tillräckliga medel för att ersätta skadelidande i enlighet med bestämmelserna i punkt 10 när ersättning ska betalas i situationer som avses i punkt 1 a och b. Dessa åtgärder kan omfatta krav på att lämna ekonomiska bidrag, under förutsättning att de endast åläggs försäkringsföretag som har auktoriserats av den medlemsstat som fastställer kraven.
3. Utan att det påverkar eventuella skyldigheter enligt artikel 280 i direktiv 2009/138/EG ska varje medlemsstat, när en behörig domstol eller annan behörig myndighet fattar beslut om att inleda förfaranden som avses i punkt 1 a eller b avseende ett försäkringsföretag vars hemmedlemsstat är den medlemsstaten, säkerställa att det beslutet offentliggörs. Det organ som avses i punkt 1 och som är etablerat i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska säkerställa att alla organ som avses i punkt 1 och alla ersättningsorgan som avses i artikel 24 i alla medlemsstater omgäende underrättas om det beslutet.

4. Den skadelidande får framställa ersättningsanspråk direkt till det organ som avses i punkt 1.
5. Vid mottagande av ersättningsanspråket ska det organ som avses i punkt 1 underrätta motsvarande organ i försäkringsföretagets hemmedlemsstat, det ersättningsorgan som avses i artikel 24 i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat och det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, enligt definitionerna i artikel 268.1 e respektive 268.1 f i direktiv 2009/138/EG, om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande.
6. Det försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, eller dess rekonstruktör eller förvaltare, ska underrätta det organ som avses i punkt 1 när det betalar ut ersättning eller bestrider ansvar avseende ett ersättningsanspråk som även har mottagits av det organ som avses i punkt 1.
7. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1, på grundval av bland annat information som på dess begäran har lämnats av den skadelidande, till den skadelidande lämnar ett motiverat ersättningsanbud eller ett motiverat svar i enlighet med andra stycket i den här punkten, i överensstämmelse med tillämplig nationell rätt, inom tre månader från den dag då den skadelidande framställt sitt ersättningsanspråk till organet.

Vid tillämpning av första stycket ska organet

- a) lämna ett motiverat ersättningsanbud, om det har fastställt att det är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, att ersättningsanspråket inte bestrids och att skadeersättningen helt eller delvis har beräknats,
  - b) lämna ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket, om det har fastställt att det inte är skyldigt att lämna ersättning enligt punkt 1 a eller b, eller om ansvaret bestrids eller inte tydligt har fastställts eller om skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.
8. Om ersättning ska betalas i enlighet med punkt 7 andra stycket a ska det organ som avses i punkt 1 betala ersättning till den skadelidande utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter inom tre månader från det att den skadelidande har godtagit det motiverade ersättningsanbud som avses i punkt 7 andra stycket a.

Om skadeersättningen endast delvis har beräknats ska kraven avseende den betalning av ersättning som avses i första stycket vara tillämpliga på den delvis beräknade skadan, och från tidpunkten för godtagande av motsvarande motiverade ersättningsanbud.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att det organ som avses i punkt 1 har samtliga befogenheter och behörigheter som krävs för att i rätt tid kunna samarbeta med andra sådana organ i andra medlemsstater, med organ som inrättats eller auktoriserats enligt artiklarna 10a och 24 i samtliga medlemsstater och med andra berörda parter, inbegripet ett försäkringsföretag som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfaranden, dess skaderegleringsrepresentant eller rekonstruktör eller förvaltare, och medlemsstaternas nationella behöriga myndigheter, vid alla stadier i det förfarande som avses i den här artikeln. Sådant samarbete ska innefatta att begära, ta emot och lämna information, inbegripet uppgifter avseende specifika ersättningsanspråk, där så är relevant.
10. Om hemmedlemsstaten för det försäkringsföretag som avses i punkt 1 inte är den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, ska det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt, och som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8, ha rätt att begära full ersättning för det belopp som betalats i form av ersättning från det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat.

Det organ som avses i punkt 1 i försäkringsföretagets hemmedlemsstat ska utföra betalningen till det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt som har ersatt den skadelidande i enlighet med punkt 8 inom rimlig tid som inte överstiger sex månader, såvida inte annat skriftligen har avtalats av dessa organ, efter det att organet har mottagit ett sådant ersättningsanspråk.

Det organ som har lämnat ersättning enligt första stycket ska överta en skadelidandes rättigheter gentemot den person som orsakade olyckan eller dennes försäkringsföretag, med undantag för den skadelidandes rättigheter gentemot försäkringsinnehavaren eller annan försäkrad person som orsakade olyckan om försäkringstagarens eller den försäkrade personens ansvar täcks av det insolventa försäkringsföretaget i enlighet med tillämplig nationell rätt. Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som fastställs i någon annan medlemsstat.

11. Punkterna 1–10 ska inte påverka medlemsstaternas rätt att

- a) betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,
- b) införa regler om skadereglering för samma olycka mellan
  - i) det organ som avses i punkt 1,
  - ii) den person eller de personer som är ansvariga för olyckan,
  - iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

12. Medlemsstaterna får inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än de som anges i detta direktiv. Särskilt ska medlemsstaterna inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer krav på att den skadelidande ska kunna visa att den juridiska eller fysiska personen som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

13. De organ som avses i punkt 1 eller de enheter som avses i andra stycket i den här punkten ska sträva efter att ingå en överenskommelse senast den 23 december 2023 om att genomföra denna artikel, beträffande deras uppgifter och skyldigheter samt om ersättningsförfarandena enligt denna artikel.

I detta syfte ska varje medlemsstat senast den 23 juni 2023.

- a) inrätta eller auktorisera det organ som avses i punkt 1 och bemyndiga det att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, eller
- b) utse en enhet och bemyndiga den att förhandla fram och ingå en sådan överenskommelse, som det organ som avses i punkt 1 kommer att bli part i när det har inrättats eller auktoriserats.

Kommissionen ska omedelbart underrättas om den överenskommelse som avses i första stycket.

Om den överenskommelse som avses i första stycket inte har ingåtts senast den 23 december 2023 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 28b för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som avses i punkt 1 har i fråga om ersättning.”

19. (Berör inte den svenska versionen.)

20. Följande artikel ska införas:

”Artikel 26a

#### Information till skadelidande

Medlemsstater som inrättar eller auktoriserar olika ersättningsorgan enligt artiklarna 10.1, 10a.1, 24.1 och 25a.1 ska säkerställa att skadelidande har tillgång till nödvändig information om olika möjligheter att framställa ersättningsanspråk.”

21. I artikel 28.1 ska följande stycke läggas till:

”Medlemsstaterna kan kräva sådan motorfordonsförsäkring som uppfyller kraven i detta direktiv för alla motorredskap som används på land, som inte omfattas av definitionen av *fordon* i artikel 1.1 och som inte omfattas av artikel 3.”

22. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 28a

#### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska försäkrings- och tjänstepensionskommittén, som inrättats genom kommissionens beslut 2004/9/EG (\*). Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (\*\*).
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 28b

#### **Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9.2 ges till kommissionen tills vidare från och med den 22 december 2021.

Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a.13 fjärde stycket och artikel 25a.13 fjärde stycket ges till kommissionen för en period på sju år från och med den 22 december 2021. Delegeringen av befogenhet ska genom tydlig medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 9.2, artikel 10a.13 fjärde stycket och artikel 25a.13 fjärde stycket får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (\*\*).
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 9.2, artikel 10a.13 fjärde stycket och artikel 25a.13 fjärde stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den inom en period på tre månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med tre månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 28c

#### **Utvärdering och översyn**

1. Senast fem år efter respektive tillämpningsdatum för artiklarna 10a och 25a, enligt vad som avses i artikel 30 andra, tredje och fjärde styckena, ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur de organ som avses i artiklarna 10a och 25a fungerar, hur de samarbetar och hur de finansieras. Rapporten ska om så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Vad gäller finansieringen av dessa organ ska rapporten åtminstone innehålla
  - a) en bedömning av ersättningsorganens finansieringskapacitet och finansieringsbehov i förhållande till deras potentiella ansvar, med beaktande av risken för insolvens för motorfordonsförsäkrare på medlemsstaternas marknader,
  - b) en bedömning av harmoniseringen av ersättningsorganens finansieringsstrategier,

- c) om rapporten kompletteras med ett lagstiftningsförslag, en bedömning av hur bidragen påverkar premierna för motorfordonsförsäkringar.
2. Senast den 24 december 2030 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet samt Europeiska ekonomiska och sociala kommittén med en utvärdering av genomförandet av detta direktiv, med undantag för de aspekter som hänför sig till den utvärdering som avses i punkt 1, inbegripet följande:
- a) Tillämpningen av detta direktiv med avseende på den tekniska utvecklingen, särskilt när det gäller autonoma och halvautonoma fordon.
- b) Om direktivets tillämpningsområde är tillräckligt, med hänsyn till de olycksrisker som olika motorfordon utgör.
- c) En bedömning av ändamålsenligheten hos de system för informationsutbyte som används för försäkringskontroll i gränsoverskridande situationer, vid behov även en bedömning av möjligheten att i sådana fall använda befintliga system för informationsutbyte och, under alla omständigheter, en analys av syftet med systemen för informationsutbyte och en bedömning av kostnaderna för dem.
- d) Försäkringsföretagens användning av system där premierna påverkas av de försäkrades intyg om skadehistorik, bland annat *bonus-malus*-system eller *bonus för skadefria* år.

Denna rapport ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

(\*) Kommissionens beslut 2004/9/EC av den 5 november 2003 om att inrätta Europeiska försäkrings- och tjänstepensionskommittén (EUT L 3, 7.1.2004, s. 34).

(\*\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

(\*\*\*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

### 23. I artikel 30 ska följande stycken läggas till:

"Artikel 10a.1–10a.12 ska tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 10a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 10a.13 fjärde stycket.

Artikel 25a.1–25a.12 ska tillämpas från det datum som gäller för den överenskommelse som avses i artikel 25a.13 första stycket eller från dagen för tillämpning av den delegerade akt från kommissionen som avses i artikel 25a.13 fjärde stycket.

Artiklarna 10a.1–10a.12 och 25a.1–25a.12 ska dock inte tillämpas före den 23 december 2023.

Artikel 16 andra stycket andra meningen och tredje, fjärde och femte styckena ska tillämpas från och med den 23 april 2024 eller från tillämpningsdatumet för den genomförandeakt från kommissionen som avses i artikel 16 sjätte stycket, beroende på vilket datum som infaller sist."

### Artikel 2

#### Införlivande

1. Senast den 23 december 2023 ska medlemsstaterna anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 23 december 2023.

Med avvikelse från första stycket i denna punkt, ska medlemsstaterna senast den 23 juni 2023 anta de bestämmelser som är nödvändiga för att följa ändringarna i artikel 1.8 och 1.18 i det här direktivet med avseende på artikel 10a.13 andra stycket respektive artikel 25a.13 andra stycket i direktiv 2009/103/EG.

När en medlemsstat antar de bestämmelser som avses i denna punkt ska de innehålla en hänvisning till det här direktivet eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av det här direktivet.

Artikel 3

**Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

**Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 24 november 2021.

På Europaparlamentets vägnar  
D. M. SASSOLI  
Ordförande

På rådets vägnar  
A. LOGAR  
Ordförande



**Uttalande från kommissionen**

Kommissionen är fast besluten att försvara en hög skyddsnivå för skadelidande inom ramen för direktivet om motorfordonsförsäkring. Vårt mål är att säkerställa att skadelidande, även i gränsöverskridande situationer, får ersättning så snabbt som möjligt och inte omfattas av oproportionella förfarandekrav som kan hindra deras tillgång till ersättning. Hur effektiv ersättningen är beror till stor del på om den ges i rätt tid. Vi noterar i detta avseende de farhågor som Europaparlamentet upprepade gånger uttryckt när det gäller skillnader mellan medlemsstaterna i fråga om preskriptionstider, dvs. den relevanta tidsperiod under vilken en skadelidande kan väcka talan. Kommissionen kommer att behandla denna fråga noggrant och undersöka möjliga rättsmedel för att ytterligare stärka skyddet av brottsoffer, om det skulle finnas bevis för att åtgärder på unionsnivå är motiverade.

---



## DIREKTIV

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/103/EG

av den 16 september 2009

om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

(kodifierad version)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 95.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet <sup>(3)</sup>, rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon <sup>(4)</sup>, rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon <sup>(5)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) <sup>(6)</sup>

<sup>(1)</sup> EUT C 224, 30.8.2008, s. 39.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 21 oktober 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 13 juli 2009.

<sup>(3)</sup> EGT L 103, 2.5.1972, s. 1.

<sup>(4)</sup> EGT L 8, 11.1.1984, s. 17.

<sup>(5)</sup> EGT L 129, 19.5.1990, s. 33.

<sup>(6)</sup> EGT L 181, 20.7.2000, s. 65.

har ändrats flera gånger på väsentliga punkter <sup>(7)</sup>. För att skapa klarhet och överskådlighet bör dessa fyra direktiv samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG av den 11 maj 2005 om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG och 90/232/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon <sup>(8)</sup> kodifieras.

(2) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäkringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för en stor del av skadeförsäkringsrörelsen inom gemenskapen. Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för gemenskapens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

(3) Varje medlemsstat bör vidta de åtgärder som är ändamålsenliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring. Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för dessa åtgärder.

(4) För att undvika möjliga feltolkningar av detta direktiv och underlätta försäkring av fordon med tillfälliga registreringsskyltar bör definitionen av det territorium där fordonet är normalt hemmahörande avse territoriet i den stat vars registreringsskylt fordonet bär, oavsett om denna skylt är permanent eller tillfällig.

<sup>(7)</sup> Se bilaga I del A.

<sup>(8)</sup> EUT L 149, 11.6.2005, s. 14.

- (5) Utan avsteg från det allmänna kriteriet att det är registreringskylten som avgör inom vilket territorium fordonet ska anses vara normalt hemmahörande, bör en specialbestämmelse införas för olyckor som väljas av fordon utan registreringskylt eller med en registreringskylt som inte, eller inte längre, tillhör fordonet. I sådana fall, och endast i skaderegleringssyfte, bör det territorium där olyckan inträffade anses vara det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande.
- (6) Ett förbud mot systematiska kontroller av innehav av motorfordonsförsäkring bör gälla fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstat. Endast icke-systematiska kontroller som inte är diskriminerande och som utförs inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll får tillåtas.
- (7) Kontroll av gröna kort för fordon, som är normalt hemmahörande i en medlemsstat och som passerar in på en annan medlemsstats territorium, kan avskaffas genom en överenskommelse mellan de nationella försäkringsbyråerna, varigenom varje försäkringsbyrå garanterar ersättning enligt den nationella lagstiftningen för förlust eller skada som berättigar till ersättning och som orsakats inom dess territorium av ett sådant fordon, oavsett om detta är försäkrat eller ej.
- (8) En sådan överenskommelse om garanti förutsätter att alla motorfordon som är hemmahörande i gemenskapen och som färdas inom gemenskapens territorium är försäkrade. Varje medlemsstats nationella lagstiftning bör därför innehålla bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon. Denna försäkring ska gälla inom hela gemenskapen.
- (9) Det regelsystem som ställs upp i detta direktiv bör även kunna omfatta fordon som är normalt hemmahörande i ett tredjeland med vilket de nationella byråerna i medlemsstaterna träffar en motsvarande överenskommelse.
- (10) Medlemsstaterna bör kunna förordna om undantag från det allmänna kravet på obligatorisk försäkring när det gäller fordon tillhöriga särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. Vid olyckor som orsakats av dessa fordon bör den medlemsstat som förordnar om undantag utse en myndighet eller ett organ som ersätter skadelidande vid olyckor i en annan medlemsstat. Inte endast skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands bör erhålla vederbörlig ersättning, utan även skadelidande vid olyckor som sker i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, oberoende av om de är bosatta på den statens territorium eller inte. Dessutom bör medlemsstaterna se till att den förteckning över personer som är befriade från försäkringsplikt och de myndigheter eller organ som ansvarar för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av sådana fordon meddelas kommissionen för offentliggörande.
- (11) En medlemsstat bör kunna göra undantag från det allmänna kravet på obligatorisk motorfordonsförsäkring när det gäller vissa slag av fordon eller vissa fordon med särskild registreringskylt. I detta fall får de andra medlemsstaterna vid inresan på deras territorium kräva innehav av ett giltigt grönt kort eller att en gränsförsäkring tecknats för att garantera ersättning till skadelidande vid en olycka som dessa fordon kan orsaka på deras territorium. Eftersom avskaffandet av gränskontroller inom gemenskapen inte gör det möjligt att säkerställa att fordon som korsar gränsen har försäkringsskydd, kan ersättning därför inte garanteras för skadelidande vid olyckor som väljas utomlands. Det bör dessutom säkerställas att skadelidande får vederbörlig ersättning inte endast vid olyckor som orsakats av dessa fordon utomlands utan även vid olyckor i den medlemsstaten där fordonet är normalt hemmahörande. I detta syfte bör medlemsstaterna behandla skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa fordon på samma sätt som skadelidande vid de olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon. Ersättning av skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade fordon bör betalas av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan ägde rum. Vid utbetalning till skadelidande vid olyckor med fordon för vilka undantaget tillämpas bör skadeersättningsorganet ha ett ersättningskrav mot skadeersättningsorganet i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande. Sedan denna möjlighet till undantag genomförts och tillämpats under en viss period bör kommissionen mot bakgrund av erfarenheterna därav vid behov lägga fram förslag som syftar till att ersätta det eller upphäva det.
- (12) Medlemsstaternas skyldighet att se till att försäkringen omfattar åtminstone vissa minimibelopp utgör ett viktigt inslag för att säkerställa skydd av skadelidande. Minimibeloppet för täckning av personskador bör beräknas så att full och rättvis ersättning utgår till skadelidande med mycket svåra skador, under beaktande av att olyckor med flera skadelidande är ovanliga och att antalet olyckor där flera skadelidande fått mycket svåra skador vid ett och samma tillbud är lågt. Det bör finnas ett minimibelopp för varje skadelidande eller för varje skadehändelse. För att underlätta införandet av dessa minimibelopp bör en övergångsperiod fastställas. En tidsfrist som är kortare än denna övergångsperiod bör finnas, där medlemsstaterna bör kunna öka beloppen till åtminstone hälften av nivåerna.

- (13) För att säkerställa att minimibeloppet för täckningskapaciteten inte urholkas med tiden bör en klausul om regelbunden översyn finnas, varvid man bör använda som referens det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) som offentliggörs av Eurostat i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex<sup>(1)</sup>. Förfarandet för en sådan översyn bör också fastställas.
- (14) Det är nödvändigt att införa bestämmelser om ett organ som garanterar att skadelidande inte blir utan ersättning, när det fordon som orsakat skadan är oförsäkrat eller oidentifierat. Det är viktigt att den skadelidande får möjlighet att direkt och i första hand vända sig till detta organ. Medlemsstaterna bör emellertid ha möjlighet att förordna om vissa begränsade undantag beträffande utbetalning av ersättning från detta organ och att ersättning för saksador orsakade av oidentifierade fordon ska begränsas eller innehållas, detta med hänsyn till risken för bedrägeri.
- (15) Det ligger i de skadelidandes intresse att rättsverkningarna av särskilda friskrivningsklausuler begränsas till förhållandet mellan försäkringsgivaren och den person som varit vållande till olyckshändelsen. För fall då ett fordon stulits eller tillgripits med våld får medlemsstaterna föreskriva att ersättning ska utbetalas av det ovannämnda organet.
- (16) För att lätta den ekonomiska bördan för detta organ får medlemsstaterna införa bestämmelser om viss självrisk i de fall organet svarar för ersättning för saksador orsakade av oförsäkrade fordon eller, där det är motiverat, fordon som stulits eller tillgripits med våld.
- (17) Möjligheten att välja att begränsa eller hindra berättigade ersättningar till skadelidande med motiveringen att fordonet inte identifierats bör inte kunna tillämpas om organet har utbetalt ersättning för betydande personskador till en skadelidande från den olycka där sakskadan uppstod. Medlemsstaterna kan, i fråga om saksador, föreskriva en självrisk för den skadelidande upp till den nivå som fastställs i detta direktiv. Villkoren för att personskador ska betraktas som betydande bör fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. Vid fastställandet av dessa villkor får medlemsstaten beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.
- (18) När en olyckshändelse orsakas av ett oförsäkrat fordon har organ som ersätter skadelidande vid olyckor orsakade av fordon som inte är försäkrade eller kan identifieras bättre möjligheter än den skadelidande att göra krav gällande mot den som vållat skadan. Det finns därför anledning att föreskriva att organet inte ska kunna kräva att den skadelidande, för att denne ska få ersättning, kan visa att den som vållat skadan inte har förmåga eller vägrar att betala.
- (19) I händelse av tvist mellan det organ som avses ovan och en försäkringsgivare som meddelar ansvarsförsäkring, om vem av dessa som ska ersätta den skadelidande, bör medlemsstaterna, för att undvika att betalning av ersättning till den skadelidande fördröjs, se till att en av dessa har att i första hand svara för betalning av ersättning i avvaktan på att tvisten löses.
- (20) De skadelidande vid olyckshändelser med motorfordon bör tillförsäkras jämförbar behandling, oavsett var inom gemenskapen skadan inträffar.
- (21) Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är ansvarig bör beredas samma skydd som annan tredje man, i valt fall beträffande personskador.
- (22) Personsador och saksador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter, vilka är den minst skyddade parten vid olyckor, bör omfattas av den obligatoriska försäkringen för det fordon som är inblandat i olyckan om de skadelidande är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt. Denna bestämmelse ska inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller nivån på skadestånden vid en enskild olycka enligt nationell lagstiftning.
- (23) Att samtliga passagerare i ett fordon omfattas av försäkringen är ett viktigt framsteg som uppnåtts genom nu gällande lagstiftning. Detta förhållande skulle dock äventyras om passagerare uteslöts från försäkringsskyddet enligt nationell lagstiftning eller vissa villkor i ett försäkringsavtal på grund av att de hade, eller borde ha haft, kännedom om att föraren av fordonet vid tillfället för olyckan var påverkad av alkohol eller av något annat berusningsmedel. En passagerare har vanligen inte förutsättningar för att kunna avgöra graden av berusning hos föraren. Målet att motverka att personer som är påverkade av ett berusningsmedel kör bil uppnås inte genom att minska försäkringsskyddet för passagerare som drabbas av en olycka. Skyddet för dessa passagerare genom den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar dock varken det ansvar som passagerarna kan ha ådragit sig enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen eller nivån på eventuella skadestånd vid en enskild olycka.
- (24) All obligatorisk fordonsförsäkring bör omfatta hela gemenskapens territorium.

(1) EGT L 257, 27.10.1995, s. 1.

- (25) Vissa försäkringsgivare inför i sina avtal klausuler enligt vilka avtalet upphör att gälla om fordonet befinner sig utanför den medlemsstat där det är registrerat under längre tid än en viss angiven period. En sådan praxis strider mot den princip som fastställs i detta direktiv, enligt vilken den obligatoriska motorfordonsförsäkringen ska omfatta hela gemenskapens territorium på grundval av en enda premie. Det bör därför särskilt anges att försäkringsskyddet ska fortsätta att gälla under hela avtalstiden, oavsett om fordonet under någon tid befinner sig i en annan medlemsstat, dock utan att detta påverkar kraven på registrering av motorfordon i den nationella lagstiftningen i en medlemsstat.
- (26) I den försäkrades intresse bör varje försäkringsavtal vara sådant att en och samma premie ger det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning eller det skydd som krävs i den medlemsstat där fordonet normalt är hemmahörande, om detta skydd är högre.
- (27) Åtgärder bör vidtas för att göra det lättare att skaffa försäkringsskydd för fordon som importeras från en medlemsstat till en annan, även om fordonet ännu inte registrerats i införselmedlemsstaten. Ett tillfälligt undantag bör kunna ges från den allmänna regeln för fastställandet av den medlemsstat där risken är belägen. Under en period av 30 dagar från och med det datum då fordonet levererades, ställdes till förfogande eller avsändes till köparen bör införselmedlemsstaten anses vara den medlemsstat där risken är belägen.
- (28) Den som önskar ingå ett nytt avtal om motorfordonsförsäkring med ett annat försäkringsföretag bör kunna styrka olyckor och försäkringsfall som inträffat under tiden för det föregående avtalet. Försäkringstagaren bör ha rätt att när som helst begära ett intyg om ersättningskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav. Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg bör förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begäres.
- (29) För att säkerställa ett tillfredsställande skydd av skadelidande vid trafikolyckor bör medlemsstaterna inte tillåta försäkringsföretag att ta ut självrisk av en skadelidande part.
- (30) Rätten att återropa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget är av stor betydelse för skyddet av personer som skadas i varje slag av trafikolycka. För att underlätta snabb och effektiv skadereglering och för att kostsamma rättsliga förfaranden så långt möjligt ska kunna undvikas bör en rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen utsträckas till alla som drabbas av trafikolyckor.
- (31) För att ge ett tillräckligt skydd av skadelidande vid trafikolyckor bör ett förfarande med motiverat ersättningsanbud utsträckas till att omfatta varje slag av trafikolycka. Samma förfarande bör också gälla på motsvarande sätt om olyckan behandlas via systemet av nationella försäkringsbyråer.
- (32) Enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttsens område<sup>(1)</sup>, jämförd med artikel 9.1 b i samma förordning, kan den skadelidande framställa sitt krav till den ansvariga partens försäkringsbolag i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.
- (33) Genom systemet med byråer för grönt kort säkerställs en oproblematisk skadereglering i den skadelidandes hemland, även i de fall då motparten kommer från ett annat europeiskt land.
- (34) Skadelidande som drabbas av förlust eller skada till följd av en olycka med motorfordon som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och som inträffar i en annan stat än den där de är bosatta bör kunna få möjlighet att i den medlemsstat där de är bosatta framställa ersättningskrav mot en skaderegleringsrepresentant som utsetts där av den ansvariga partens försäkringsföretag. Denna lösning skulle göra det möjligt att handlägga en skada som uppstår utanför den medlemsstat där den skadelidande är bosatt genom ett förfarande som denne är förtrogen med.
- (35) Detta system med skaderegleringsrepresentanter i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt påverkar varken den materiella rätten som ska tillämpas i det enskilda fallet eller frågan om domstols behörighet.
- (36) Rätten att rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget för den part som har lidit förlust eller skada är ett logiskt komplement till att sådana representanter utses och förstärker dessutom den rättsliga ställningen för skadelidande i olyckor med motorfordon som inträffar utanför den medlemsstat där den skadelidande är bosatt.
- (37) Det bör föreskrivas att den medlemsstat i vilken försäkringsföretaget är auktoriserat kräver att företaget utser skaderegleringsrepresentanter som är bosatta eller etablerade i de andra medlemsstaterna för att samla all information som krävs i samband med ersättningskrav som härrör från denna typ av olyckor och att vidta lämpliga åtgärder för att reglera anspråken på försäkringsföretagets vägnar och för dess räkning, inbegripet utbetalning av ersättning. Skaderegleringsrepresentanten bör ha tillräcklig befogenhet för att företräda försäkringsföretaget gentemot personer som har lidit skada i samband med sådana olyckor samt för att företräda försäkringsföretaget inför nationella myndigheter och, om så krävs, även inför domstol, i den mån detta är förenligt med bestämmelserna i internationell privaträtt om domstols behörighet.

<sup>(1)</sup> EGT L 12, 16.1.2001, s. 1.

- (38) Skaderegleringsrepresentantens verksamhet är otillräcklig för att utgöra grund för domstols behörighet i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt om detta inte föreskrivs i bestämmelserna i internationell privaträtt om domstols behörighet.
- (39) Ett av villkoren för tillträde till och bedrivande av sådan försäkringsverksamhet som omfattas av klass 10 i punkt A i bilagan till rådets första direktiv 73/239/EEG av den 24 juli 1973 om samordning av lagar och andra författningar angående rätten att etablera och driva verksamhet med annan direkt försäkring än livförsäkring<sup>(1)</sup>, utom fraktförarens ansvar, bör vara att försäkringsföretaget utser representanter med ansvar för skaderegleringen. Detta villkor bör därför omfattas av den övergripande officiella auktorisation som beviljas av myndigheterna i den medlemsstat där försäkringsföretaget etablerar sitt huvudkontor, enligt avdelning II i direktiv 92/49/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring samt om ändring av direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (tredje direktivet om annan direkt försäkring än livförsäkring)<sup>(2)</sup>. Detta villkor bör gälla även för försäkringsföretag som har sitt huvudkontor utanför gemenskapen men som har fått en auktorisation som ger dem tillträde till att bedriva försäkringsverksamhet i en av gemenskapens medlemsstater.
- (40) Utöver att det säkerställs att försäkringsföretaget har en representant i den stat där den skadelidande är bosatt, bör även den skadelidandes särskilda rätt att få sina anspråk reglerade snabbt garanteras. Därför måste det i nationell lag införas lämpliga effektiva och systematiska, ekonomiska eller motsvarande administrativa sanktioner – såsom domstolsföreläggande kombinerat med administrativa böter, regelbunden rapportering till övervakande myndigheter, kontroller på platsen, offentliggörande i den nationella officiella tidningen samt i pressen, tillfälligt förbud för företaget att driva verksamhet (förbud att ingå nya kontrakt under en viss tid), utnämning av en särskild företrädare hos de övervakande myndigheterna med ansvar för att kontrollera att rörelsen drivs i enlighet med försäkringslagstiftningen, indragning av auktorisation att bedriva denna sorts verksamhet, sanktioner mot direktörer och ledning – i de fall då försäkringsföretaget eller dess representant inte uppfyller sin skyldighet att lägga fram ett ersättningsanbud inom rimlig tid. Detta bör inte utesluta användning av andra åtgärder – särskilt i enlighet med tillsynsregler – som kan anses lämpliga. Emellertid är det ett villkor att ansvaret, ersättningen och skadorna inte är tvistiga, så att försäkringsföretaget kan lämna ett motiverat anbud inom den föreskrivna tiden. Det motiverade ersättningsanbudet bör vara skriftligt samt innehålla grunderna för hur ansvar och skador har bedömts.
- (41) Förutom dessa sanktioner är det lämpligt att föreskriva att ränta bör utgå på det ersättningsbelopp som den skadelidande har erbjudits av försäkringsföretaget eller tillerkänts av domstol om anbudet inte har givits inom den föreskrivna tiden. Om medlemsstaterna har gällande nationella regler som omfattar kravet på dröjsmålsränta kan denna bestämmelse överföras genom en hänvisning till dessa regler.
- (42) Skadelidande som drabbas av förlust eller skada till följd av en olycka med motorfordon har ibland svårt att få reda på vilket försäkringsföretag som meddelat ansvarsförsäkring för användning av motorfordon som är inblandade i en olycka.
- (43) I de skadelidandes intresse bör medlemsstaterna inrätta informationscentrum för att se till att information om varje olycka där ett motorfordon är inblandat snabbt blir tillgänglig. Dessa informationscentrum bör också förse de skadelidande med information om skaderegleringsrepresentanterna. Det är nödvändigt att dessa centrum samarbetar med varandra och snabbt besvarar förfrågningar om information om skaderegleringsrepresentanter från informationscentrum i andra medlemsstater. Det verkar lämpligt att sådana centra hämtar in information om när försäkringsskyddet faktiskt har slutat gälla, men inte om när det ursprungliga försäkringsavtalet löper ut om avtalet har förlängts därför att det inte sagts upp.
- (44) Särskilda bestämmelser bör fastställas för sådana fordon (till exempel statliga eller militära fordon) som är undantagna från skyldigheten att ha ansvarsförsäkring.
- (45) När den skadelidande har ett legitimt intresse av att bli informerad om identiteten hos fordonets ägare som vanligtvis kör fordonet eller den registrerade innehavaren, till exempel om han kan få ersättning endast från dessa personer på grund av att fordonet inte är försäkrat i vederbörlig ordning eller skadan överstiger försäkringsbeloppet, bör denna information också lämnas.
- (46) Vissa uppgifter som lämnas, till exempel namn på och adress till ägaren eller den som vanligtvis kör fordonet samt försäkringsbrevets nummer eller fordonets registreringsnummer, är personuppgifter i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>(3)</sup>. Behandlingen av sådana uppgifter som krävs enligt det här direktivet bör därför överensstämma med de nationella åtgärder som vidtas enligt direktiv 95/46/EG. Namn och adress på den som vanligtvis kör fordonet bör endast lämnas ut om detta föreskrivs i nationell lagstiftning.

<sup>(1)</sup> EGT L 228, 16.8.1973, s. 3.<sup>(2)</sup> EGT L 228, 11.8.1992, s. 1.<sup>(3)</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (47) Det är nödvändigt att det finns ett skadeersättningsorgan till vilket den skadelidande kan vända sig i fall då försäkringsföretaget inte har utsett en representant eller uppenbarligen förhålar skaderegleringen eller då försäkringsföretaget inte kan identifieras för att säkerställa att den skadelidande inte blir utan den ersättning han har rätt till. Ingripande från skadeersättningsorganet bör begränsas till sällsynta enskilda fall när försäkringsföretaget har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter trots de hotande sanktionernas avhållande effekt.
- (48) Skadeersättningsorganets uppgift ska vara att reglera anspråket på ersättning för förlust eller skada som den skadelidande drabbats av utomlands endast i fall som är möjliga att bedöma objektivt, och därför bör detta organ begränsa sin verksamhet till att kontrollera att skaderegleringsrepresentanten har lämnat ett ersättningsanbud i enlighet med fastställda tidsfrister och förfaranden, utan att vidta en bedömning i sak.
- (49) Juridiska personer som enligt lag övertar den skadelidandes ersättningsanspråk mot den som bär ansvaret för olyckan eller den sistnämndes försäkringsföretag (t.ex. annat försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan) bör inte ha rätt att framställa motsvarande anspråk hos skadeersättningsorganet.
- (50) Skadeersättningsorganet bör ha rätt att överta den skadelidandes ersättningskrav i den utsträckning som organet har betalat ersättning till den skadelidande. För att underlätta för det skadeersättningsorgan som har betalat ersättning i den skadelidandes stat att göra sina krav på försäkringsföretaget gällande när detta företag inte har tillsett en representant eller uppenbarligen förhålar skaderegleringen, bör detta organ också ha rätt att automatiskt få ersättning från motsvarande organ i den stat där försäkringsföretaget är etablerat, i utbyte mot att den skadelidandes ersättningskrav överförs till det sistnämnda organet. Detta organ befinner sig i ett bättre läge för att väcka talan om återkrav mot försäkringsföretaget.
- (51) Även om medlemsstaterna får föreskriva att anspråket mot skadeersättningsorganet kan vara subsidiärt bör den skadelidande inte vara skyldig att framställa anspråk mot den som bär ansvaret för olyckan innan anspråket framställs mot skadeersättningsorganet. Den skadelidandes ställning bör i detta fall vara åtminstone densamma som i samband med anspråk mot garantifonden.
- (52) Detta system kan göras funktionsdugligt genom ett avtal mellan de skadeersättningsorgan som inrättats eller godkänts av medlemsstaterna om deras uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden.
- (53) Om det är omöjligt att identifiera försäkringsgivaren för fordonet bör det föreskrivas att den som slutligen ska utge det belopp som betalats ut som ersättning till den skadelidande ska vara den garantifond som finns i den medlemsstat där det icke försäkrade fordon, vars användning orsakat olyckan, är normalt hemmahörande. Om det inte är möjligt att identifiera fordonet måste bestämmelser införas så att den som slutligen ska utge beloppet är den garantifond som finns i den medlemsstat där olyckan skett.
- (54) Detta direktiv får inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i bilaga I del B.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL 1

## ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

## Artikel 1

## Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *fordon*: varje slags motorfordon som är avsett för färd på land och som drivs av mekaniskt förmedlad kraft men som inte är spårbundet samt släpfordon, även om det inte är tillkopplat,
2. *skadelidande*: personer som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av fordon,
3. *nationell försäkringsbyrå*: en branschorganisation som bildats enligt rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa och som inom ett land omfattar försäkringsföretag som har auktorisation avseende ansvarsförsäkring för motorfordon,
4. *territorium inom vilket ett fordon är normalt hemmahörande*:
  - a) territoriet för den stat med vars registreringsskylt fordonet är försett, oavsett om skylten är permanent eller tillfällig, eller
  - b) i de fall där registrering inte krävs för ett visst slags fordon men fordonet ska vara försett med en försäkringsskylt eller ett märke motsvarande en registreringsskylt: den stats territorium där försäkringsskylten eller märket utfärdas, eller
  - c) i de fall där varken registreringsskylt, försäkringsskylt eller märke krävs för särskilda slags fordon, den stats territorium inom vilket den person som har hand om fordonet har sin stadigvarande bostad, eller



- d) i de fall där fordon som saknar registreringsskylt eller har en registreringsskylt som inte, eller inte längre, motsvarar fordonet blivit inblandade i en olycka, den stats territorium inom vilket olyckan inträffade, när det gäller skadereglering enligt artikel 2 a eller enligt artikel 10,
5. *grönt kort*: ett internationellt försäkringsbevis utfärdat av en nationell försäkringsbyrå enligt rekommendation nr 5 antagen den 25 januari 1949 av kommittén för vägtransporter under landtransportkommittén inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa,
6. *försäkringsföretag*: ett företag som har fått officiell auktorisation enligt artikel 6 eller artikel 23.2 i direktiv 73/239/EEG,
7. *etableringsställe*: ett försäkringsföretags huvudkontor, agentur eller filial, enligt definitionen i artikel 2 c i rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

Bestämmelserna i artiklarna 4, 6, 7 och 8 är tillämpliga för fordon som normalt är hemmahörande inom en medlemsstats territorium

- a) efter det att en överenskommelse träffats mellan de nationella försäkringsbyråerna enligt vilken varje nationell byrå garanterar att det i överensstämmelse med dess nationella lagstiftning om obligatorisk försäkring sker skadereglering avseende olyckshändelser inom dess territorium orsakade av fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium, oavsett om sådana fordon är försäkrade eller ej,
- b) från den dag som fastställs av kommissionen, sedan denna i nära samarbete med medlemsstaterna förväntat sig om att en sådan överenskommelse träffats,
- c) under den tid överenskommelsen gäller.

#### Artikel 3

##### Obligatorisk försäkring av motorfordon

Om inte annat följer av artikel 5 ska varje medlemsstat vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hem-

(1) EGT L 172, 4.7.1988, s. 1.

mahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring.

Försäkringens omfattning och villkor ska bestämmas inom ramen för de åtgärder som avses i första stycket.

Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är lämpliga för att försäkringsavtalet ska täcka även följande:

- a) Förlust eller skada som orsakas inom en annan medlemsstats territorium, enligt där gällande lag.
- b) Förlust eller skada som orsakas medborgare i medlemsstaterna vid direkt färd mellan två territorier i vilka fördraget gäller, om det inte finns någon nationell försäkringsbyrå som är ansvarig för det territorium som passeras. I ett sådant fall ska förlusten eller skadan täckas enligt den lag om obligatorisk försäkring som gäller i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Den försäkring som avses i första stycket ska obligatoriskt omfatta både saksador och personsador.

#### Artikel 4

##### Kontroll av försäkringar

Medlemsstaterna ska avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Medlemsstaterna får dock utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt och inom ramen för en kontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll.

#### Artikel 5

##### Undantag från obligatorisk försäkring av motorfordon

1. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda fysiska eller juridiska personer, offentliga eller privata. En lista över sådana personer ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

En medlemsstat som förordnar om sådant undantag ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att ersättning utbetalas för sådan förlust eller skada som orsakats inom dess territorium och inom en annan medlemsstats territorium av fordon som tillhör ifrågasvarande personer.

Särskilt ska staten ange vilken myndighet i den stat där förlust eller skada uppkommer som, i enlighet med det landets lag, svarar för ersättning till skadelidande i fall då bestämmelserna i artikel 2 a inte kan tillämpas.

Den ska till kommissionen överlämna listan över personer som undantagits från obligatorisk försäkring samt myndigheter eller organ som ansvarar för ersättningen.

Kommissionen ska offentliggöra listan.

2. En medlemsstat får förordna om undantag från artikel 3 för särskilda slag av fordon eller fordon med särskild registreringsskylt. En lista över sådana fordonsslag och fordon ska upprättas av medlemsstaten och överlämnas till de övriga medlemsstaterna och till kommissionen.

I det fallet ska medlemsstaterna se till att sådana fordon som avses i första stycket behandlas på samma sätt som fordon för vilka sådan försäkringskyldighet som avses i artikel 3 inte har uppfyllts.

Den garantifond i den medlemsstat där olyckan inträffat kan kräva ersättning från den garantifond i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande.

Från och med den 11 juni 2010 ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet och den praktiska tillämpningen av detta led.

Efter att ha gått igenom rapporterna ska kommissionen vid behov lägga fram förslag om att ersätta eller upphäva detta undantag.

#### Artikel 6

##### Nationell försäkringsbyrå

Varje medlemsstat ska se till att, när en olyckshändelse orsakats inom dess territorium av ett fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, den nationella försäkringsbyrån, oavsett den skyldighet som följer av första strecksatsen i artikel 2a, erhåller

- a) upplysning om var fordonet är normalt hemmahörande och om dess registreringsnummer, om sådant finns,
- b) upplysning, så långt möjligt, om fordonets försäkring, i den mån sådana uppgifter framgår av grönt kort som innehas av den som omhänderhar fordonet, och i den utsträckning dessa uppgifter krävs av den medlemsstat inom vars territorium fordonet är normalt hemmahörande.

Varje medlemsstat ska också se till att försäkringsbyrån över-sänder den information som avses i leden a och b till den

nationella försäkringsbyrån i den stat inom vars territorium fordonet som avses i första stycket normalt är hemmahörande.

#### KAPITEL 2

##### BESTÄMMELSER RÖRANDE FORDON SOM ÄR NORMALT HEMMAHÖRANDE INOM ETT TREDJELANDS TERRITORIUM

#### Artikel 7

##### Nationella åtgärder rörande fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjeland territorium

Varje medlemsstat ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att fordon, som är normalt hemmahörande inom ett tredjeland territorium och som passerar in på ett territorium där fördraget gäller, inte brukas inom statens territorium, om förlust eller skada som orsakas av ett sådant fordon inte täcks av ansvars-försäkring, som uppfyller kraven i de olika medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk sådan försäkring och har giltighet inom hela det territorium där fördraget gäller.

#### Artikel 8

##### Dokument rörande fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjeland territorium

1. Alla fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjeland territorium ska, innan de passerar in på det territorium där fördraget gäller, vara försedda med antingen ett giltigt grönt kort eller bevis om gränsförsäkring, som utvisar att de är försäkrade enligt artikel 7.

Dock ska fordon som är normalt hemmahörande inom ett tredjeland territorium behandlas som fordon som är normalt hemmahörande inom gemenskapen, om de nationella försäkringsbyråerna i samtliga medlemsstater var för sig garanterar att olyckshändelser som inträffar inom deras territorium och som orsakas av sådana fordon regleras enligt varje stats nationella lagstiftning om obligatorisk ansvarsförsäkring.

2. När kommissionen, i nära samarbete med medlemsstaterna, har konstaterat att garantier som omnämns i punkt 1 andra stycket har ställts, ska kommissionen bestämma från vilken dag och för vilka slag av fordon medlemsstaterna inte längre ska kräva att dokument som avses i punkt 1 första stycket ska uppvisas.

#### KAPITEL 3

##### MINIMIBELOPP SOM TÄCKS AV OBLIGATORISK FÖRSÄKRING

#### Artikel 9

##### Minimibelopp

1. Varje medlemsstat ska, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkringen som avses i artikel 3 ger ersättning med minst följande:

- a) Vid personskador: ett minimibelopp på 1 000 000 EUR för varje skadelidande eller 5 000 000 EUR per skadehändelse oavsett antalet skadelidande.
- b) Vid saksador: 1 000 000 EUR för varje skadehändelse oavsett antalet skadelidande.

Medlemsstaterna får vid behov införa en övergångsperiod som sträcker sig till den 11 juni 2012 som längst för att anpassa minimibeloppen för försäkringstäckningen till de belopp som anges i första stycket.

De medlemsstater som inför en sådan övergångsperiod ska informera kommissionen om detta och ange övergångsperiodens längd.

Senast den 11 december 2009 ska medlemsstaterna höja garantierna till åtminstone hälften av den nivå som föreskrivs i första stycket.

2. Efter den 11 juni 2005 eller efter utgången av någon av de övergångsperioder som avses i punkt 1 första strecksatsen ska de belopp som anges i samma punkt ses över vart femte år, med hänsyn till det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) enligt förordning (EG) nr 2494/95.

Beloppen ska justeras automatiskt. Beloppen ska höjas med den procentuella förändring som anges i EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som omedelbart föregår översynen som avses i stycke 1, och rundas av uppåt till närmaste 10 000-tal EUR.

Kommissionen ska meddela de justerade beloppen till Europaparlamentet och rådet och se till att de offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### KAPITEL 4

### ERSÄTTNING FÖR SAKSKADOR OCH PERSONSKADOR ORSAKADE AV OIDENTIFIERADE FORDON ELLER AV FORDON FÖR VILKA SÅDAN OBLIGATORISK FÖRSÄKRING SOM AVSES I ARTIKEL 3 INTE TECKNATS

#### Artikel 10

##### Ersättningsansvarigt organ

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen ska ersätta, för saksador och personsador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 inte tecknats.

Bestämmelserna i första stycket ska inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering

mellan detta organ och den person eller de personer som är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som ska ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

2. Den skadelidande ska alltid kunna vända sig direkt till detta organ, som ska ha skyldighet att, på grundval av uppgifter som inhämtats från den skadelidande, lämna denne ett motiverat besked angående utbetalning av ersättning.

Medlemsstaterna får emellertid utesluta ersättning från organet till förmån för personer som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade sak- eller personskadan, om organet kan styrka att personerna visste att fordonet var oförsäkrat.

3. Medlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från organet när det gäller saksador orsakade av oidentifierade fordon.

Om organet emellertid har utbetalat ersättning för betydande personsador för någon skadelidande från samma olycka där sakskada orsakats av ett oidentifierat fordon får medlemsstaterna inte utesluta ersättning för sakskada med motiveringen att fordonet inte identifierats. Medlemsstaterna får dock föreskriva en självrisk om högst 500 EUR för den skadelidande för sådan sakskada för vilken den skadelidande kan vara ansvarig.

Villkoren för att personsador ska betraktas som betydande ska fastställas enligt lagar och andra författningar i den medlemsstat där olyckan inträffar. I detta avseende får medlemsstaterna beakta bland annat om skadan har krävt sjukhusvård.

4. Varje medlemsstat ska tillämpa sina lagar och andra författningar vid utbetalning av ersättning från organet, dock inte i strid med annan praxis som är förmålligare för den skadelidande.

#### Artikel 11

##### Tvister

I händelse av tvist mellan det organ som avses i artikel 10.1 och den försäkringsgivare som meddelat ansvarsförsäkringen, om vem som ska betala ersättning till den skadelidande, ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att en av dessa parter ska ha skyldighet att i första hand svara för betalning av ersättning till den skadelidande utan fördröjning.

Om det blir slutligt avgjort att den andre parten skulle ha betalat hela eller en del av ersättningen, ska denna part återbetala det ifrågavarande beloppet till den part som har betalat.

## KAPITEL 5

SPECIFIKA KATEGORIER AV SKADELIDANDE,  
UTESLUTNINGSKLAUSULER, ENGÅNGSPREMIE, FORDON  
SOM AVSÄNDS FRÅN EN MEDLEMSSTAT TILL EN ANNAN

## Artikel 12

**Specifika kategorier av skadelidande**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1 andra stycket, ska den försäkring som avses i artikel 3 omfatta ansvarighet för personskador som drabbar alla passagerare med undantag av föraren.

2. Familjemedlemmar till försäkringstagaren, till föraren eller till annan person som är civilrättsligt ansvarig vid en trafikolycka, och vars ansvarighet omfattas av en sådan försäkring som avses i artikel 3, får inte på grund av sådan släktskap undantas från försäkringsskydd för personskador.

3. Den försäkring som avses i artikel 3 ska omfatta personskador och saksador som drabbar fotgängare, cyklister och andra icke-motoriserade trafikanter som, till följd av en olycka där ett motorfordon är inblandat, är berättigade till ersättning i enlighet med nationell civilrätt.

Denna artikel ska inte påverka vare sig skadeståndsansvaret eller skadebeloppet.

## Artikel 13

**Uteslutningsklausuler**

1. Varje medlemsstat ska vidta alla de åtgärder som är lämpliga för att bestämmelser eller villkor i försäkringsavtal som utfärdats i enlighet med artikel 3 inte, såvitt avser tillämpningen av den artikeln, ska tillämpas på ersättningskrav från tredje man som orsakats skador vid en trafikolycka, om dessa föreskriver att försäkringen inte omfattar fordon som nyttjas eller förs av

- a) personer som inte har uttryckligt eller underförstått tillstånd härtill,
- b) personer som inte har körkort för det ifrågakvarande fordonet,
- c) personer som bryter mot lagstadgade tekniska föreskrifter rörande fordonets skick och säkerhet.

Bestämmelser eller villkor som avses i första stycket får dock göras gällande gentemot personer som frivilligt färdats i det fordon som orsakat skadorna, om försäkringsgivaren kan bevisa att dessa personer känt till att fordonet var stulet.

Medlemsstaterna ska kunna avstå från att tillämpa bestämmelserna i första stycket beträffande olyckshändelser som inträffar inom deras territorium, om och i den utsträckning den skadelidande kan erhålla ersättning för skadan från ett socialförsäkringsorgan.

2. Om ett fordon har stulits eller tillgripits med våld, får medlemsstaterna föreskriva att det organ som avses i artikel 10.1 ska betala ersättning i försäkringsgivarens ställe under de förutsättningar som anges i punkt 1 i denna artikel. Om fordonet är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, kan detta organ inte framställa krav mot något organ i den medlemsstaten.

Medlemsstater som föreskriver att det organ som avses i artikel 10.1 ska betala ersättning i de fall där fordonet har stulits eller tillgripits med våld, får beträffande saksador bestämma en självrisk om högst 250 EUR, som den skadelidande har att svara för.

3. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att lagbestämmelser eller villkor i ett försäkringsavtal, som undantar en passagerare från ett sådant försäkringsskydd med hänvisning till att han eller hon visste eller borde ha vetat att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel, ska anses ogiltiga när det gäller skadeståndskrav från en sådan passagerare.

## Artikel 14

**Engångspremie**

Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att all obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon ska

- a) på grundval av en enda premie och för hela avtalstiden omfatta hela gemenskapens territorium, även under perioder när fordonet befinner sig i andra medlemsstater under avtalstiden, och
- b) på grundval av denna enda premie tillförsäkra det skydd som krävs i varje medlemsstat enligt dess lagstiftning, eller det skydd som krävs enligt lagstiftningen i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande, om detta är högre.

## Artikel 15

**Fordon som avsånds från en medlemsstat till en annan**

1. Med avvikelse från artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357/EEG ska, när ett fordon avsånds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter att köparen accepterar mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, trots att fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

2. Om fordonet är inblandat i en olycka under den tidsperiod som nämns i punkt 1 och inte är försäkrat, ska det organ i införselmedlemsstaten som avses i artikel 10.1 vara ersättningskyldigt i enlighet med artikel 9.

## KAPITEL 6

## INTYG, SJÄLVRIKSK, DIREKTANSPRÅK

## Artikel 16

## Intyg om tredje mans skadeståndskrav

Medlemsstaterna ska se till att försäkringstagaren ska ha rätt att när som helst begära ett intyg om tredje mans skadeståndskrav i samband med det eller de fordon som har omfattats av försäkringsavtalet under åtminstone de senaste fem åren av avtalsförhållandet, eller om avsaknad av sådana ersättningskrav.

Försäkringsföretaget eller ett organ som kan ha utsetts av en medlemsstat för att tillhandahålla obligatorisk försäkring eller sådana intyg ska förse försäkringstagaren med detta intyg inom 15 dagar från det att intyget begärdes.

## Artikel 17

## Självrisk

Försäkringsföretag ska inte tillämpa självrisk gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.

## Artikel 18

## Direktanspråk

Medlemsstaterna ska se till att skadelidande parter vid olyckor vållade av ett fordon som omfattas av försäkring enligt artikel 3 har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

## KAPITEL 7

## SKADEREGLERING AV ALLA FORMER AV OLYCKOR ORSAKADE AV FORDON SOM OMFATTAS AV FÖRSÄKRING I ENLIGHET MED ARTIKEL 3

## Artikel 19

## Förfarande för skadereglering

Medlemsstaterna ska införa det förfarande som avses i artikel 22 för skadereglering av alla former av olyckor orsakade av fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.

Vid olyckor som får regleras genom det system av nationella försäkringsbyråer som föreskrivs i artikel 2 ska medlemsstaterna införa samma förfarande som i artikel 22.

Vid tillämpningen av detta förfarande ska varje hänvisning till försäkringsföretag uppfattas som en hänvisning till nationell försäkringsbyrå.

## Artikel 20

## Särskilda bestämmelser om ersättning till följd av olyckor som inträffat i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad

1. Syftet med artiklarna 20–26 är att fastställa särskilda bestämmelser tillämpliga på skadelidande som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och som har orsakats genom användning av fordon som är försäkrade och normalt är hemmahörande i en medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av tredjelands lagstiftning om civilrättsligt ansvar och internationell privaträtt ska dessa bestämmelser också tillämpas på skadelidande som är bosatta i en medlemsstat och som är berättigade till ersättning för förlust eller skada orsakad av olyckor som inträffar i tredjeland vars nationella försäkringsbyråer är anslutna till gröna kortsystemet när sådana olyckor orsakas genom användning av fordon som är försäkrade och normalt hemmahörande i en medlemsstat.

2. Artiklarna 21 och 24 ska gälla endast vid olyckor som har orsakats genom användning av ett fordon som är

- a) försäkrat genom ett etableringsställe i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad, och
- b) normalt hemmahörande i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

## Artikel 21

## Skaderegleringsrepresentanter

1. Varje medlemsstat ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla försäkringsföretag som täcker de risker som klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktförarens ansvar, utser en skaderegleringsrepresentant i varje medlemsstat utom den där de fick sin officiella auktorisation.

Skaderegleringsrepresentanten ska ha ansvaret för att handlägga och reglera ersättningsanspråk som uppstår genom olyckor i sådana fall som avses i artikel 20.1.

Skaderegleringsrepresentanten ska vara bosatt eller etablerad i den medlemsstat där han är utsedd.

2. Valet av skaderegleringsrepresentanter ska överlåtas till försäkringsbolaget.

Medlemsstaterna får inte inskränka denna valmöjlighet.

3. Skaderegleringsrepresentanten kan arbeta för ett eller flera försäkringsbolag.

4. Skaderegleringsrepresentanten ska vid sådana ersättningsanspråk samla in all nödvändig information med anknytning till regleringen av anspråken och vidta nödvändiga åtgärder för att förhandla fram en reglering av anspråken.

Kravet på att en skaderegleringsrepresentant ska utses ska inte frånta den skadelidande eller dennes försäkringsföretag rätten att väcka talan direkt mot den som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag.

5. Skaderegleringsrepresentanterna ska ha tillräckliga befogenheter för att företräda försäkringsföretaget gentemot skadelidande i sådana fall som avses i artikel 20.1 och för att tillmötesgå deras anspråk till fullo.

De måste kunna behandla ärendet på det eller de språk som är officiella i den medlemsstat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

6. Utnämning av en skaderegleringsrepresentant ska inte i sig innebära att en filial öppnas enligt artikel 1 b i direktiv 92/49/EEG och skaderegleringsrepresentanten ska inte anses vara ett etableringsställe enligt artikel 2 c i direktiv 88/357/EEG eller, ett etableringsställe enligt förordning (EG) nr 44/2001.

#### Artikel 22

##### Förfarande vid ersättningsanspråk

Medlemsstaterna ska föreskriva en skyldighet som, åtföljd av lämpliga effektiva och systematiska, ekonomiska eller motsvarande administrativa sanktioner, innebär att, inom tre månader från den dag när den skadelidande framställer sitt ersättningsanspråk antingen direkt till försäkringsföretaget för den som har orsakat olyckan eller till dess skaderegleringsrepresentant,

a) försäkringsföretaget för den som har orsakat olyckan eller detta företags skaderegleringsrepresentant är skyldig att lämna ett motiverat ersättningsanbud i sådana fall då ansvaret inte bestrids och skadeersättningen har beräknats, eller

b) det försäkringsföretag som ersättningsanspråket ställts till eller detta företags skaderegleringsrepresentant är skyldig att lämna ett motiverat svar på vad som anförts i anspråket i sådana fall då ansvaret bestrids eller inte klart har fastställts eller skadeersättningen inte har beräknats fullständigt.

Medlemsstaterna ska anta bestämmelser som säkerställer att ränta utgår på det ersättningsbelopp som den skadelidande erbjuds av försäkringsföretaget eller tillerkänns av domstol, om inget anbud lämnats inom tremånadersfristen.

#### Artikel 23

##### Informationscentrum

1. För att bereda den skadelidande möjlighet att begära ersättning, ska varje medlemsstat inrätta eller godkänna ett informationscentrum, som ska vara ansvarigt för att

a) föra ett register över

i) registreringsnummer för motorfordon som är normalt hemmahörande inom den ifrågakvarande statens territorium,

ii) nummer på de försäkringsbrev som omfattar användningen av sådana fordon i riskklass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktföräres ansvar, samt då försäkringsbrevets giltighetstid har löpt ut även vid vilken tidpunkt försäkringsskyddet slutade gälla,

iii) försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för användningen av fordon för de risker som klassificeras i klass 10 under punkt A i bilagan till direktiv 73/239/EEG, utom fraktföräres ansvar, och de skaderegleringsrepresentanter som försäkringsföretaget har utsett i enlighet med artikel 21 i detta direktiv och vars namn ska meddelas informationscentrumet i enlighet med punkt 2 i denna artikel,

iv) listan över de fordon som i varje medlemsstat har undantagits från skyldigheten att omfattas av ansvarsförsäkring enligt bestämmelserna i artikel 5.1 och 5.2,

v) när det gäller de fordon som avses i punkt iv

— namnet på den myndighet eller det organ som utses enligt artikel 5.1 tredje stycket att svara för ersättning till skadelidande i fall när förfarandet i artikel 2.2 a inte är tillämpligt, om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.1 första stycket,

— namnet på det organ som täcker fordonet i den medlemsstat där det är normalt hemmahörande, om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.2,

b) eller samordna sammanställningen och spridningen av dessa uppgifter, samt

c) hjälpa behöriga personer att erhålla den information som omnämns i led a i–v.

Den information som avses i led a i, ii och iii ska arkiveras i sju år efter det att fordonet har upphört att vara registrerat eller försäkringsavtalet har upphört att gälla.

2. Försäkringsföretag som avses i punkt 1 a iii ska meddela informationscentrumen i samtliga medlemsstaters namn och adress på den skaderegleringsrepresentant som de har utsett i varje medlemsstat i enlighet med artikel 21.

3. Medlemsstaterna ska se till att den skadelidande har rätt att under sju år efter olyckan från informationscentrumet i den stat där han är bosatt, den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande eller den medlemsstat där olyckan inträffade utan dröjsmål få följande information:

- a) Försäkringsföretagets namn och adress.
- b) Försäkringsbrevets nummer.
- c) Namn och adress på försäkringsföretagets skaderegleringsrepresentant i den stat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad.

Informationscentrumen ska samarbeta med varandra.

4. Informationscentrumet ska ge den skadelidande namn och adress på fordonets ägare eller den som vanligtvis kör fordonet eller den registrerade innehavaren om den skadelidande har ett legitimt intresse av att få denna information. För att kunna uppfylla denna bestämmelse ska informationscentrumet särskilt vända sig till

- a) försäkringsföretaget, eller
- b) fordonsregistret.

Om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.1 första stycket ska informationscentrumet meddela den skadelidande namnet på den myndighet eller det organ som enligt artikel 5.1 tredje stycket i det direktivet har utsetts att svara för ersättning till skadelidande i fall då förfarandet i artikel 2 a inte är tillämpligt.

Om fordonet omfattas av undantaget enligt artikel 5.2 ska informationscentrumet meddela den skadelidande namnet på det organ som täcker fordonet i det land där det är normalt hemmahörande.

5. Utan att det påverkar deras skyldigheter enligt ska medlemsstaterna se till att de informationscentrum som inrättats eller godkänts i enlighet med punkterna 1 och 4 ger den i dessa punkter angivna informationen till alla parter som varit inblandade i en trafikolycka orsakad av ett fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.

6. De personuppgifter som framkommer till följd av punkterna 1–5 ska behandlas i enlighet med sådana nationella bestämmelser som antagits enligt direktiv 95/46/EG.

#### Artikel 24

##### Skadeersättningsorgan

1. Varje medlemsstat ska inrätta eller godkänna ett skadeersättningsorgan som ska ha ansvaret för att ersätta skadelidande i sådana fall som avses i artikel 20.1.

Sådana skadelidande får kräva ersättning från skadeersättningsorganet i den medlemsstat där de har sin stadigvarande bostad

a) om försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant, inom tre månader från det datum då den skadelidande framförde sitt ersättningsanspråk till försäkringsföretaget för det fordon vars användning orsakade olyckan eller till dess skaderegleringsrepresentant, inte har lämnat ett motiverat svar på vad som anges i ersättningsanspråket, eller

b) om försäkringsföretaget har underlåtit att utse en skaderegleringsrepresentant i den medlemsstat i vilken den skadelidande har sin stadigvarande bostad i enlighet med artikel 20.1; i detta fall får skadelidande inte framföra ersättningsanspråk till skadeersättningsorganet, om de har framfört ett ersättningsanspråk direkt till försäkringsföretaget för det fordon vars användning orsakade olyckan och om de har mottagit ett motiverat svar inom tre månader efter det att de framförde anspråket.

Skadelidande får dock inte framföra ersättningsanspråk till skadeersättningsorganet, om de har vidtagit rättsliga åtgärder direkt mot försäkringsföretaget.

Skadeersättningsorganet ska ingripa inom två månader från den dag då den skadelidande framför sitt ersättningsanspråk till organet men ska avbryta vidtagna åtgärder om försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant senare har lämnat ett motiverat svar på ersättningsanspråket.

Skadeersättningsorganet ska omedelbart underrätta

a) försäkringsföretaget för det fordon vars användning har orsakat olyckan eller skaderegleringsrepresentanten,

b) skadeersättningsorganet i den medlemsstat där det försäkringsföretag som har utfärdat försäkringsbrevet är etablerat,

c) den som orsakade olyckan, om denne är känd,

om att det har mottagit ett ersättningsanspråk från den skadelidande och att det kommer att svara på anspråket inom två månader från det att detta framfördes.

Denna bestämmelse ska inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de personer som har orsakat olyckan och andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som ska ersätta den skadelidande med avseende på samma olycka. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än dem som anges i detta direktiv, bland annat krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

2. Det skadeersättningsorgan som har betalat ut ersättning till den skadelidande i den medlemsstat där denne har sin stadigvarande bostad ska ha rätt att av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där det försäkringsföretag som har utfärdat försäkringsbrevet är etablerat, kräva ersättning för det belopp som har betalats ut som ersättning.

Det senare organet ska överta den skadelidandes rättigheter mot den person som har orsakat olyckan eller dennes försäkringsföretag om skadeersättningsorganet i den medlemsstat där den skadelidande har sin stadigvarande bostad har ersatt denne för förlusten eller skadan.

Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat.

3. Denna artikel får verkan

- a) efter det att ett avtal ingåtts mellan de skadeersättningsorgan som har inrättats eller godkänts av medlemsstaterna om deras uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden,
- b) från och med den dag som kommissionen fastställer efter det att den i nära samarbete med medlemsstaterna har förvisat sig om att ett sådant avtal ingåtts.

#### Artikel 25

##### Skadeersättning

1. Om det inte är möjligt att identifiera fordonet eller om det inom två månader från olyckan är omöjligt att identifiera försäkringsföretaget, kan den skadelidande ansöka om ersättning hos skadeersättningsorganet i den medlemsstat där han har sin stadigvarande bostad. Ersättningen ska lämnas i enlighet med

artiklarna 9 och 10. Skadeersättningsorganet ska därefter, i enlighet med de villkor som anges i artikel 24.2, ha ett ersättningsanspråk

- a) i de fall då försäkringsföretaget inte kan identifieras, mot garantifonden i den medlemsstat där fordonet är normalt hemmahörande,
- b) i de fall då det rör sig om ett oidentifierat fordon, mot garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade,
- c) i de fall då det rör sig om ett fordon från tredjeland, mot garantifonden i den medlemsstat där olyckan inträffade.

2. Denna artikel ska även gälla olyckor som orsakas av sådana fordon från tredjeland som omfattas av artiklarna 7 och 8.

#### Artikel 26

##### Centralt organ

Medlemsstaterna ska vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta de skadelidandes, deras försäkringsbolags och deras rättsliga representanters tillgång till de grundläggande uppgifter som behövs för skaderegleringen.

Dessa grundläggande uppgifter ska vid behov göras tillgängliga i elektronisk form vid ett centralt kontor i varje enskild medlemsstat, och finnas tillgängliga för de parter som är inblandade i ärendet, på deras egen begäran.

#### Artikel 27

##### Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av de nationella bestämmelser som de antar för att överföra detta direktiv och därvid vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska underätta kommissionen om alla ändringar av de bestämmelser som antagits i enlighet med denna artikel så snart som möjligt.

#### KAPITEL 8

##### AVSLUTANDE BESTÄMMELSER

#### Artikel 28

##### Nationella bestämmelser

1. Medlemsstaterna får i enlighet med fördraget behålla eller sätta i kraft bestämmelser som är mer förmånliga för den skadelidande parten än de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv.



2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom de områden som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 29

#### Upphörande

Direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 90/232/EEG, 2000/26/EG och 2005/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i bilaga I del A, ska upphöra att gälla, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpningen av de direktiv som anges i bilaga I del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

#### Artikel 30

#### Ickraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 31

#### Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 16 september 2009.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK

Ordförande

På rådets vägnar

C. MALMSTRÖM

Ordförande

## BILAGA I

## DEL A

## Upphävda direktiv med en förteckning över deras efterföljande ändringar

(som det hänvisas till i artikel 29)

Rådets direktiv 72/166/EEG  
(EGT L 103, 2.5.1972, s. 1)Rådets direktiv 72/430/EEG  
(EGT L 291, 28.12.1972, s. 162)Rådets direktiv 84/5/EEG  
(EGT L 8, 11.1.1984, s. 17)

Endast artikel 4

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG  
(EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)

Endast artikel 1

Rådets direktiv 84/5/EEG  
(EGT L 8, 11.1.1984, s. 17)Punkt IX.F i bilaga 1 till 1985 års anslutningsakt  
(EGT L 302, 15.11.1985, s. 218)Rådets direktiv 90/232/EEG  
(EGT L 129, 19.5.1990, s. 33)

Endast artikel 4

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG  
(EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)

Endast artikel 2

Rådets direktiv 90/232/EEG  
(EGT L 129, 19.5.1990, s. 33)Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG  
(EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)

Endast artikel 4

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG  
(EGT L 181, 20.7.2000, s. 65)Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG  
(EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)

Endast artikel 5

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/14/EG  
(EUT L 149, 11.6.2005, s. 14)

## DEL B

## Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning

(som det hänvisas till i artikel 29)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande	Datum för tillämpning
72/166/EEG	31 december 1973	—
72/430/EEG	—	1 januari 1973
84/5/EEG	31 december 1987	31 december 1988
90/232/EEG	31 december 1992	—
2000/26/EG	19 juli 2002	19 januari 2003
2005/14/EG	11 juni 2007	—

## BILAGA II

## JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
Artikel 1 punkterna 1–3				Artikel 1 punkterna 1–3
Artikel 1 punkt 4 första strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 a
Artikel 1 punkt 4 andra strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 b
Artikel 1 punkt 4 tredje strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 c
Artikel 1 punkt 4 fjärde strecksatsen				Artikel 1 punkt 4 d
Artikel 1 punkt 5				Artikel 1 punkt 5
Artikel 2.1				Artikel 4
Artikel 2.2 inledningen				Artikel 2 inledningen
Artikel 2.2, första strecksatsen				Artikel 2 a
Artikel 2.2 andra strecksatsen				Artikel 2 b
Artikel 2.2 tredje strecksatsen				Artikel 2 c
Artikel 3.1 första meningen				Artikel 3 första stycket
Artikel 3.1 andra meningen				Artikel 3 andra stycket
Artikel 3.2 inledningen				Artikel 3 tredje stycket inledningen
Artikel 3.2 första strecksatsen				Artikel 3 tredje stycket led a
Artikel 3.2 andra strecksatsen				Artikel 3 tredje stycket led b
Artikel 4 inledningen				Artikel 5.1 första stycket
Artikel 4 led a första stycket				Artikel 5.1 första stycket
Artikel 4 led a andra stycket första meningen				Artikel 5.1 andra stycket
Artikel 4 led a andra stycket andra meningen				Artikel 5.1 tredje stycket
Artikel 4 led a andra stycket tredje meningen				Artikel 5.1 fjärde stycket
Artikel 4 led a andra stycket fjärde meningen				Artikel 5.1 femte stycket
Artikel 4 led b första stycket				Artikel 5.2 första stycket
Artikel 4 led b andra stycket första meningen				Artikel 5.2 andra stycket

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
Artikel 4 led b andra stycket andra meningen				Artikel 5.2 tredje stycket
Artikel 4 led b tredje stycket första meningen				Artikel 5.2 fjärde stycket
Artikel 4 led b tredje stycket andra meningen				Artikel 5.2 femte stycket
Artikel 5 inledningen				Artikel 6 första stycket inledningen
Artikel 5 första strecksatsen				Artikel 6 första stycket led a
Artikel 5 andra strecksatsen				Artikel 6 första stycket led b
Artikel 5 avslutningen				Artikel 6 andra stycket
Artikel 6				Artikel 7
Artikel 7.1				Artikel 8.1 första stycket
Artikel 7.2				Artikel 8.1 andra stycket
Artikel 7.3				Artikel 8.2
Artikel 8				—
	Artikel 1.1			Artikel 3 fjärde stycket
	Artikel 1.2			Artikel 9.1
	Artikel 1.3			Artikel 9.2
	Artikel 1.4			Artikel 10.1
	Artikel 1.5			Artikel 10.2
	Artikel 1.6			Artikel 10.3
	Artikel 1.7			Artikel 10.4
	Artikel 2.1 första stycket inledningen			Artikel 13.1 första stycket inledningen
	Artikel 2.1 första strecksatsen			Artikel 13.1 första stycket led a
	Artikel 2.1 andra strecksatsen			Artikel 13.1 första stycket led b
	Artikel 2.1 tredje strecksatsen			Artikel 13.1 första stycket led c
	Artikel 2.1 första stycket avslutningen			Artikel 13.1 första stycket inledningen
	Artikel 2.1 andra och tredje styckena			Artikel 13.1 andra och tredje styckena
	Artikel 2.2			Artikel 13.2
	Artikel 3			Artikel 12.2
	Artikel 4			—
	Artikel 5			—

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
	Artikel 6			—
		Artikel 1 första stycket		Artikel 12.1
		Artikel 1 andra stycket		Artikel 13.3
		Artikel 1 tredje stycket		—
		Artikel 1a första meningen		Artikel 12.3 första stycket
		Artikel 1a andra meningen		Artikel 12.3 andra stycket
		Artikel 2 inledningen		Artikel 14 inledningen
		Artikel 2 första strecksatsen		Artikel 14 led a
		Artikel 2 andra strecksatsen		Artikel 14 led b
		Artikel 3		—
		Artikel 4		Artikel 11
		Artikel 4a		Artikel 15
		Artikel 4b första meningen		Artikel 16 första stycket
		Artikel 4b andra meningen		Artikel 16 andra stycket
		Artikel 4c		Artikel 17
		Artikel 4d	Artikel 3	Artikel 18
		Artikel 4e första stycket		Artikel 19 första stycket
		Artikel 4e andra stycket första meningen		Artikel 19 andra stycket
		Artikel 4e andra stycket andra meningen		Artikel 19 tredje stycket
		Artikel 5.1		Artikel 23.5
		Artikel 5.2		—
		Artikel 6		—
			Artikel 1.1	Artikel 20.1
			Artikel 1.2	Artikel 20.2
			Artikel 1.3	Artikel 25.2
			Artikel 2 inledningen	—
			Artikel 2 led a	Artikel 1 punkt 6
			Artikel 2 led b	Artikel 1 punkt 7
			Artikel 2, led c, d och e	—
			Artikel 4.1 första meningen	Artikel 21.1 första stycket
			Artikel 4.1 andra meningen	Artikel 21.1 andra stycket

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
			Artikel 4.1 tredje meningen	Artikel 21.1 tredje stycket
			Artikel 4.2 första meningen	Artikel 21.2 första stycket
			Artikel 4.2 andra meningen	Artikel 21.2 andra stycket
			Artikel 4.3	Artikel 21.3
			Artikel 4.4 första meningen	Artikel 21.4 första stycket
			Artikel 4.4 andra meningen	Artikel 21.4 andra stycket
			Artikel 4.5 första meningen	Artikel 21.5 första stycket
			Artikel 4.5 andra meningen	Artikel 21.5 andra stycket
			Artikel 4.6	Artikel 22
			Artikel 4.7	—
			Artikel 4.8	Artikel 21.6
			Artikel 5.1 första stycket inledningen	Artikel 23.1 första stycket inledningen
			Artikel 5.1 första stycket led a inledningen	Artikel 23.1, första stycket, led a inledningen
			Artikel 5.1 första stycket led a 1	Artikel 23.1 första stycket led a i
			Artikel 5.1 första stycket led a 2	Artikel 23.1 första stycket led a ii
			Artikel 5.1 första stycket led a 3	Artikel 23.1 första stycket led a iii
			Artikel 5.1 första stycket led a 4	Artikel 23.1 första stycket led a iv
			Artikel 5.1 första stycket led a 5 inledningen	Artikel 23.1 första stycket led a v inledningen
			Artikel 5.1 första stycket led a 5 i	Artikel 23.1 första stycket led a v första strecksatsen
			Artikel 5.1 första stycket led a 5 ii	Artikel 23.1 första stycket led a v andra strecksatsen
			Artikel 5.1 andra stycket	Artikel 23.1 andra stycket
			Artikel 5.2, 5.3 och 5.4	Artikel 23.2, 23.3 och 23.4
			Artikel 5.5	Artikel 23.6
			Artikel 6.1	Artikel 24.1
			Artikel 6.2 första stycket	Artikel 24.2 första stycket

7.10.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 263/31

Direktiv 72/166/EEG	Direktiv 84/5/EEG	Direktiv 90/232/EEG	Direktiv 2000/26/EG	Detta direktiv
			Artikel 6.2 andra stycket första meningen	Artikel 24.2 andra stycket
			Artikel 6.2 andra stycket andra meningen	Artikel 24.2 tredje stycket
			Artikel 6.3 första stycket	Artikel 24.3
			Artikel 6.3 andra stycket	—
			Artikel 6a	Artikel 26
			Artikel 7 inledningen	Artikel 25.1 inledningen
			Artikel 7 led a	Artikel 25.1 led a
			Artikel 7 led b	Artikel 25.1 led b
			Artikel 7 led c	Artikel 25.1 led c
			Artikel 8	—
			Artikel 9	—
			Artikel 10.1–10.3	—
			Artikel 10.4	Artikel 28.1
			Artikel 10.5	Artikel 28.2
				Artikel 29
			Artikel 11	Artikel 30
			Artikel 12	Artikel 27
Artikel 9	Artikel 7	Artikel 7	Artikel 13	Artikel 31
				Bilaga I
				Bilaga II





# Departementsserien 2022

---

## Kronologisk förteckning

---

1. Viktigt meddelande till allmänheten – en översyn av VMA-systemet. Ju.
2. UTGÅR.
3. Garantitillägg i bostadstillägget. S.
4. Ökade möjligheter till användning av välfärdsteknik inom äldreomsorgen. S.
5. En effektivare upphandlingstillsyn. Fi.
6. Straff för deltagande i en terroristorganisation. Ju.
7. Ett försämrat säkerhetspolitiskt läge – konsekvenser för Sverige. UD.
8. Deterioration of the security environment – implications for Sweden. UD.
9. Ett utvidgat utreseförbud för barn. S.
10. Ett flexibla karensvillkor i arbetslöshetsförsäkringen. A.
11. Arlanda flygplats – en plan för framtiden. I.
12. Vistelseförbud för barn. S.
13. Utökat informationsutbyte. Fi.
14. Ett hållbart mediestöd för hela landet. Ku.
15. Regler om privata sjukvårdsförsäkringar inom den offentligt finansierade hälso- och sjukvården. S.
16. Ledarhundar. S.
17. Inordnande av Statens medieråd i Myndigheten för press, radio och tv. Ku.
18. Straffansvar för psykiskt våld. Ju.
19. Sweden's Ninth National Report under the Convention on Nuclear Safety. Sweden's Implementation of the Obligations of the Convention. M.
20. Återkallelse av sändningstillstånd med hänsyn till Sveriges säkerhet. Ku.
21. Anpassningar av svensk rätt till EU:s förordningar om interoperabilitet. Ju.
22. Bättre konsekvensutredningar. Fi.
23. EU:s nya tågpassagerarförordning. Ju.
24. Sveriges medlemskap i Nato. UD.
25. Trygghet för EU-åklagare i Sverige. Ju.
26. En hjälpande hand – ökade möjligheter till in- och utlån av personal mellan myndigheter. Fi.
27. Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken. Ju.

# Departementsserien 2022

---

## Systematisk förteckning

---

### Arbetsmarknadsdepartementet

Ett flexibla karensvillkor i arbetslöshetsförsäkringen. [10]

### Finansdepartementet

UTGÅR. [2]

En effektivare upphandlingstillsyn. [5]

Utökat informationsutbyte. [13]

Bättre konsekvensutredningar. [22]

En hjälpande hand – ökade möjligheter till in- och utlån av personal mellan myndigheter. [26]

### Infrastrukturdepartementet

Arlanda flygplats – en plan för framtiden. [11]

### Justitiedepartementet

Viktigt meddelande till allmänheten – en översyn av VMA-systemet. [1]

Straff för deltagande i en terroristorganisation. [6]

Straffansvar för psykiskt våld. [18]

Anpassningar av svensk rätt till EU:s förordningar om interoperabilitet. [21]

EU:s nya tågpassagerarförordning. [23]

Trygghet för EU-åklagare i Sverige. [25]

Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken. [27]

### Kulturdepartementet

Ett hållbart mediestöd för hela landet. [14]

Inordnande av Statens medieråd i Myndigheten för press, radio och tv. [17]

Återkallelse av sändningstillstånd med hänsyn till Sveriges säkerhet. [20]

### Miljödepartementet

Sweden's Ninth National Report under the Convention on Nuclear Safety. Sweden's Implementation of the Obligations of the Convention. [19]

### Socialdepartementet

Garantitillägg i bostadstillägget. [3]

Ökade möjligheter till användning av välfärdsteknik inom äldreomsorgen. [4]

Ett utvidgat utreseförbud för barn. [9]

Vistelseförbud för barn. [12]

Regler om privata sjukvårdsförsäkringar inom den offentligt finansierade hälso- och sjukvården. [15]

Ledarhundar. [16]

### Utrikesdepartementet

Ett försämrat säkerhetspolitiskt läge – konsekvenser för Sverige. [7]

Deterioration of the security environment – implications for Sweden. [8]

Sveriges medlemskap i Nato. [24]